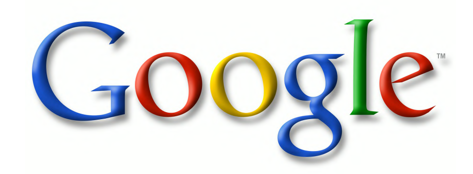
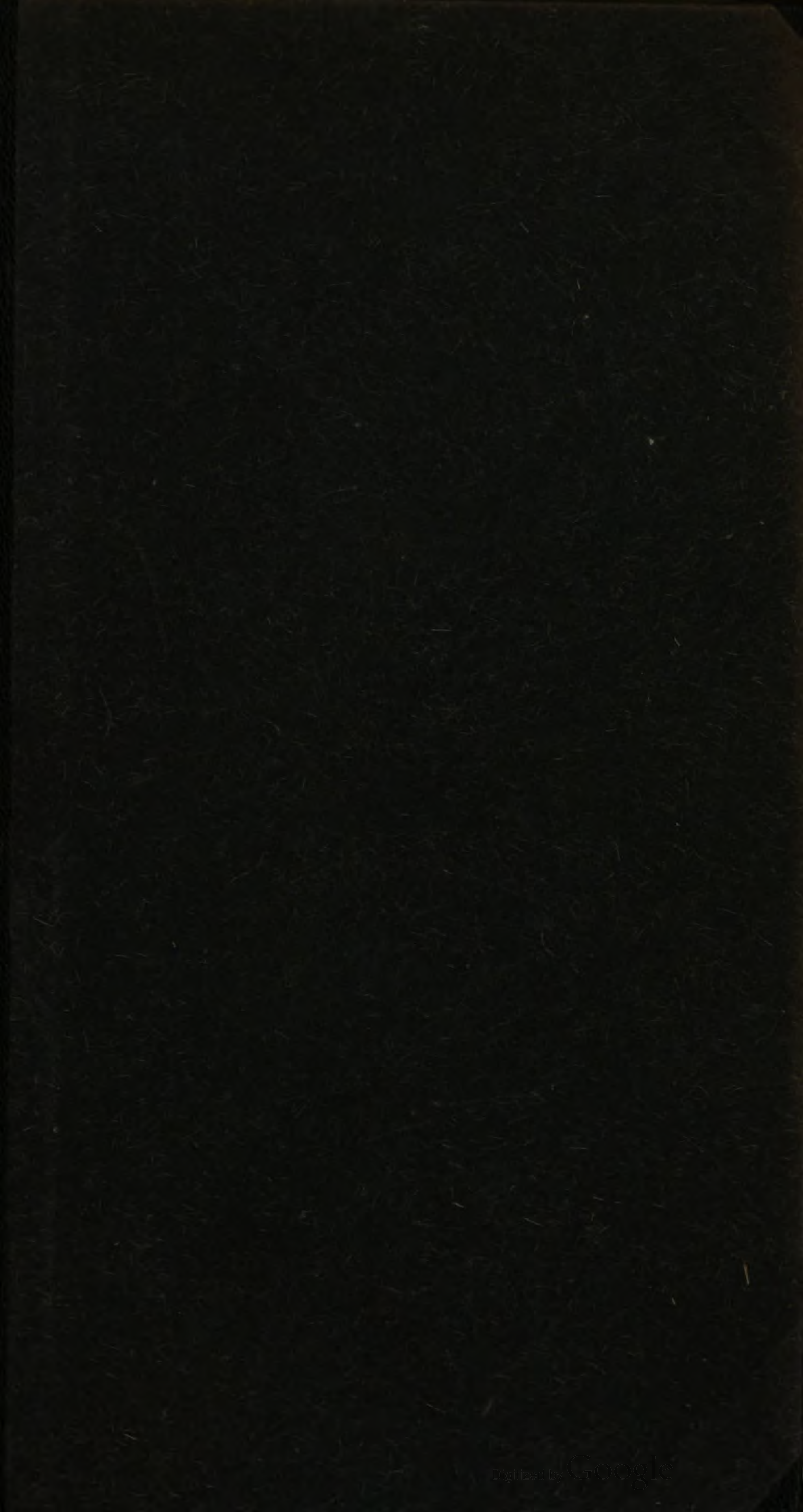




Archiv für Post und Telegraphie.

Beihefte

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.



Vierter Jahrgang
(in Fortsetzung des »Deutschen Postarchivs«).

Berlin, 1876.
Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).



Inhalts-Verzeichniß.

I. Postwesen.*)

A. Allgemeiner Postverein.

B. Einzel-Postverwaltungen.

1. Deutsches Reich.

---

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

2. Belgien.

3. Dänemark.

4. England.

5. Frankreich.

6. Luxemburg.

7. Niederlande.

8. Oesterreich-Ungarn.

9. Rußland.

10. Schweden.

11. Schweiz.

12. Türkei.

13. Außereuropäische Länder.



C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Postwesens.

II. Telegraphie.

A. Technik und Betriebseinrichtungen.



B. Verwaltung.

C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens.

III. Eisenbahnwesen.



IV. Schifffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

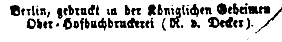
V. Volkswirthschaftliches. Staatswissenschaften.

VI. Geographie und Ethnographie.

VII. Aufsätze und Notizen vermischten Inhalts.

VIII. Literatur des Verkehrswesens.

IX. Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts





Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 1. Berlin, Januar. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

1. Die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens.

Die Wiedervereinigung der Post und der Telegraphie zu einer gemeinsamen, selbstständigen Verwaltung bildet das bedeutungsvolle Zeichen, unter welchem die Verkehrsanstalten des Deutschen Reichs in das neue Jahr eintreten.

Als vor acht Jahren die Post und die Telegrapheneinrichtungen der Deutschen Staaten auf den Norddeutschen Bund übergingen, wurde zur Ausgleichung der mannigfachen Verschiedenheiten, die in den einzelnen Ländern in Bezug auf die Aufgaben, die Leistungen und die Erträgnisse der Verkehrsanstalten obgewaltet hatten, eine Uebergangszeit festgesetzt, welche nach den Vorschriften der Reichsverfassung mit dem 31. December 1875 ihr Ende erreicht hat. Wir begrüßen als gute Verheißung, daß der Ablauf dieser Uebergangszeit mit der Durchführung einer Organisation zusammenfällt, die einen wichtigen Fortschritt in dem innern Ausbau des Reichs darstellt, und in der wir für die Post und die Telegraphie den Beginn eines neuen Abschnitts ihrer Wirksamkeit zu erblicken berechtigt sind.

Ihrem Zwecke und Wesen nach eng verwandt, in ihrem Wirken unabweisbar auf einander angewiesen, haben beide Verkehrsanstalten des Reichs auch während der Zeit, in der sie in den oberen Verwaltungsstellen getrennt waren, den Charakter der Zusammengehörigkeit nicht verleugnet. Die Mehrzahl der örtlichen Betriebseinrichtungen blieb beiden Verwaltungen gemeinsam; beide blieben bestrebt, durch gemeinsame Leistungen für die Zwecke des nationalen und des internationalen Verkehrslebens die ihnen gestellten Aufgaben zu fördern.

In dem Maße, in welchem der Kreis dieser Aufgaben sich erweiterte, trat immer deutlicher zu Tage, daß ihre Lösung durch die vollständige Vereinigung der beiden Reichs-Verkehrsanstalten wesentlich erleichtert werden könnte. Dem Vorgange befreundeter Culturstaaten folgend, entschlossen sich die verbündeten Regierungen, auch innerhalb des Deutschen Reichs das Post- und Telegraphenwesen in einem einheitlichen Verwaltungszweige zusammenzufassen. Dieser Gedanke, der in dem in Nr. 16 des Postarchivs mitgetheilten Etatsentwurfe seinen planmäßig durchgeführten Ausdruck gefunden hatte, ist in den Berathungen des Bundesraths und des Reichstags allseitiger Zustimmung begegnet. Durch das Haushaltungsgesetz verfassungsmäßig genehmigt, tritt die vereinigte Post und Telegraphie des Reichs mit dem heutigen Tage in Wirksamkeit.

Freudig begrüßt die Post, deren kräftiger, weitverzweigter und festgewurzelter Organismus die Telegraphie aufnimmt, in der wiedergewonnenen jüngeren Schwester ein lebendig mitwirkendes Glied, das sicherlich dazu beitragen wird, die Bedeutung des Instituts zu erhöhen und seine Leistungsfähigkeit durch den Zuwachs rüstiger Mitarbeiter zu stärken.

Indem die Telegraphie mit der Post in Reih und Glied tritt, nimmt sie nicht nur Theil an festbegründeten Traditionen, sondern sie gewinnt zugleich einen sichern Grund für den ferneren Ausbau und die Vervollkommnung der telegraphischen Verkehrseinrichtungen. Die Anlegung unterirdischer Leitungen auf den Hauptlinien des Depeschenverkehrs, ein Gedanke, der bereits seit den Anfängen des Telegraphenwesens in Preußen als Ziel hingestellt worden war, beginnt sich in dem Jahre zu verwirklichen, in welchem Post und Telegraphie sich zu einem Ganzen verbinden.

Von hoher Wichtigkeit für die Gestaltung unseres nationalen Verkehrslebens, bezeichnet das Jahr 1876 zugleich einen bedeutenden Fortschritt in der Ausbildung der internationalen Beziehungen auf diesem Gebiete. Mit dem 1. Januar 1876 tritt der Allgemeine Postverein, dessen Wirksamkeit für die Theilnehmer an dem Berner Vertrage im Uebrigen bereits am 1. Juli 1875 begonnen hat, auch für Frankreich in Geltung. Damit wird dem großen Friedens- und Culturwerke, an das sich die mannigfaltigsten Hoffnungen und Aussichten anknüpfen, ein letztes Siegel aufgedrückt. Der Allgemeine Postverein ist zu einer fest geschlossenen Verkehrsmacht geworden, deren Anziehungskraft sich nach allen Richtungen hin wirksam erweisen und auch auf die internationalen Verhältnisse des Telegraphenwesens nicht ohne fördernden Einfluß bleiben wird.

---

2. Das Schlesische Postwesen unter Friedrich dem Großen in den Jahren 1741 bis 1766.

Von Herrn Postsecretair Max Thiele in Oppeln.

Am Morgen des 13. December 1740 verließ Friedrich der Große seine Residenzstadt Berlin und eilte über Frankfurt a. d. Oder zu dem Heere, welches in einer Stärke von 30,000 Mann an der Schlesischen Grenze stand. Unverweilt rückte er

mit zwei Colonnen, die eine unter seinem eigenen Commando, die andere unter dem Grafen Schwerin, in Schlesien ein. Da diese Provinz von Oesterreichischen Truppen nur schwach besetzt war, so ging das Vordringen der Preußischen Heereskörper schnell von statten. Bereits am 3. Januar 1741 hielt Friedrich mit seinem Hauptquartier und einem glänzenden Gefolge seinen feierlichen Einzug in die Schlesische Hauptstadt; Mittags um 12 Uhr wurde er von den städtischen Behörden Breslaus am Schweidnitzer Thore empfangen und von der Einwohnerschaft auf das Wärmste begrüßt. Inzwischen hatte Schwerin Oberschlesien besetzt, so daß der größte Theil Schlesiens, bis auf die Festungen Glogau, Brieg und Neiße, sich in den Händen der Preußischen Truppen befand. Glogau wurde vom 8. zum 9. März durch den Erbprinzen Leopold von Dessau und den Markgrafen Karl von Brandenburg genommen, und nachdem in Friedrichs erster Schlacht die Oesterreicher unter Neipperg am 10. April bei Molwitz (unweit Brieg) geschlagen worden waren, mußte sich auch Brieg ergeben. Nur die Festung Neiße hielt sich noch bis zum 31. October. In den Monaten April, Mai und Juni bezog Friedrich Lager bei Molwitz, Grottkau und Strehlen, und von dem letzteren aus erließ er die Befehle zur Organisirung der Civilverwaltung in der neu erworbenen Provinz.

Das Streben des Königs war von Anfang an darauf gerichtet, den Handel und die Industrie Schlesiens zur Blüthe zu bringen, den Verkehr zu beleben und dadurch den Wohlstand der Provinz zu heben. Von diesem Gesichtspunkte aus trat er auch an die Reorganisation des Schlesischen Postwesens heran. Alle Verfügungen, welche er zu diesem Zwecke erließ, betonten ausdrücklich den Grundsatz: die Einrichtung solle auf solchem Fuße erfolgen, daß dadurch »Sr. Königl. Majestät Interesse und die Aufnahme des Commercii« gefördert werde.

Der Zustand der Schlesischen Posten ließ zu jener Zeit viel zu wünschen übrig. Ordnung und Pünktlichkeit waren ebenso sehr zu vermissen, wie ein einheitlicher Organismus und ein bestimmtes System in der Verwaltung. Die Postämter waren zum großen Theile verpachtet, die Postanlagen spärlich und mangelhaft. Fahrende Posten gab es nur zwei, auf dem Berliner und dem Leipziger Kurse, durch reitende Posten waren nur die wichtigsten und größten Postorte verbunden. Auf den Neben- und Seitenkursen wurde die Verbindung durch Boten, welche meist in Privatdiensten standen, sowie durch Land- und Lohnkutscher unterhalten, in deren Händen sich die fast uneingeschränkte Beförderung von Personen, Packeten und Briefen befand. Einen interessanten Blick in den damaligen Zustand der Schlesischen Postämter gestattet ein Bericht des Ober-Postamtes in Breslau vom 31. Juli 1741, welcher lautet: »Also wäre nur noch etwas von der Verfassung der Postämter zu gedenken. Bishero dependiren dieselbe von dem Allhiesigen Ober-Postamte. Wie nun bey demselben das Postwesen eingerichtet, also ist es auch bey denen Land-Postämtern beschaffen; die Expedition durchgehends Summarisch und nicht so accurat als leicht eingerichtet. Von denen ausländischen Brieffen ziehen sie das Grentz-porto mit 6 Xr. Von denen inländischen eben sowohl das colligirende als distribuirende Postamt seine gewöhnlich 4 Xr. Von denen Postgefällen berechnen sie dem Ober-Postamte das Brieff- und Paquet-porto nach Abzug ihres Antheils, das Persohnen Geld aber auf denen fahrenden Post Coursen behalten die Post Meister vor sich.« Und in einem Berichte des Postamtes in Grünberg aus derselben Zeit heißt es: »Die Postämter auf dem Leipziger Cours aber haben dann, wie gedacht, weiter nichts als die reithende Post zu expediren, und die Bothen nach denen Neben Orthen, welche

aber nicht viele sein, so in Pflicht stehen sondern größtentheils von der Kaufmannschaft und Landschaft gehalten werden, ingleichen von denen Sächsischen und Pohlnischen Post-Aembtern, und die Paquete, wie auch Briefe, werden durch ordinairen Kutscher oder Fracht-Wagen, so ihre Tage ordentlich der Ankunft und Abgang halten, bestellt, oder wenn es Victualien sein, so müssen sich die Correspondenten solche durch eigene Pferde oder Extra Post kommen lassen.« — Wie es zum Theil mit der Ordnung und Sicherheit auf den Posten bestellt war, geht aus der Thatsache hervor, daß in Lüben ein Postillon, »ein alter vernünftiger Kerl«, wie ihn das Postamt in Grünberg nennt, zeitweise die Aufsicht über den ganzen dortigen Postbetrieb führte, daß ferner dieser Postillon, wenn er die Post nach Breslau befördern mußte, oft zwei Tage von der Station abwesend und alsdann Niemand da war, welcher auf Ordnung sehen konnte.

Unter solchen Verhältnissen war es geboten, die Organisation des Schlesischen Postwesens thunlichst zu beschleunigen. Bereits am 15. August 1741 beauftragte Friedrich aus dem Lager bei Strehlen das General-Directorium, die Umgestaltung des Postwesens in Schlesien ohne Verzug in Angriff zu nehmen. Es heißt in der Ordre: »Demnach Se. Königl. Majestät in Preußen, unser Allergnädigster Herr, nach Besitznehmung der Stadt Breslau in Gnaden resolviret und wollen, daß die Erhebung aller Herrschaftlichen Revenüen in Nieder-Schlesien auf dem Fuß wie in Berlin und Dero anderen Erblanden eingerichtet und künftig administriret werden sollen, unter andern aber das Schlesische Postwesen zu dem Ende examiniret und auf ermeldten Fuß gesetzet wissen wollen. Als befehlen allerhöchstgedachte Seine Königliche Majestät hiemit in Gnaden, dazu die gehörige Anstalt zu machen und ohne Zeit Verlust Jemanden aus dem General-Postamts Collegio nachher Breslau zu senden, welcher dieserhalb mit dem Feld-Krieges-Commissariat conferiren und zugleich überlegen könne, wie die bisherige Verpachtung des Postwesens in Schlesien aufgehoben, selbiges nunmehro gefaßet und administriret und alles Dero Intention gemäß hierunter reguliret werden möge etc.« — Schon vorher hatte der König angeordnet, daß überall in Niederschlesien die Oesterreichischen Postmeister abgesetzt und tüchtige, verpflichtete Diener an deren Stelle gesetzt werden sollten. Demzufolge wurden aus den älteren Landestheilen, der Mark Brandenburg, der Provinz Sachsen und Pommern, erprobte Beamte herangezogen und mit der Verwaltung der Schlesischen Postämter betraut. Zunächst wurden die Postämter Neumarck, Parchwitz, Lüben, Polckwitz, Neustädtel, Liegnitz, Schweidnitz, Goldberg und Hirschberg mit Preußischen Postmeistern besetzt, wobei übrigens, dem haushälterischen Sinne des Königs entsprechend, den Versetzten die beantragten Reise- und Umzugskosten ausdrücklich abgeschlagen wurden.

In der »Resolution vor das General-Postamt wegen des in der Nieder-Schlesie einzurichtenden Postwesens«, d. d. im Lager bei Reichenbach den 23. August 1741, erläuterte der König demnächst ausführlicher, in welchem Sinne er das Schlesische Postwesen eingerichtet wissen wollte. Zu allererst sollte der ganze Berliner Kurs nebst den Nebenkursen regulirt, dabei aber auch die Postämter Grünberg, Glogau, Brieg und Ohlau nicht vergessen werden. Demnächst sollte der Polnische und zuletzt der Oesterreichische Kurs, wegen der in Folge des Krieges auf demselben noch herrschenden Unsicherheit, an die Reihe kommen. Auf eine tüchtige Verwaltung des Ober-Postamtes in Breslau legte der König einen besonderen Werth. »Das Ober-Post-Amt zu Breslau anbetreffend — schreibt er — da leyden sowohl die jetzigen

Umstände, als die zu machende neue Verfaßung mit denen Nieder-Schlesischen Post-Aemtern nicht mehr, daß solches in seiner bisherigen Verfaßung bleibe, mithin muß mit solchem gleichfalls eine Aenderung gemachet und dieses zuforderst nach den neuen Fuß mit eingerichtet, daselbsten aber ein sehr tüchtiger und in großen Postwesen routinirter Mann bestellet werden, wozu einer Dero erfahrensten Post-Secretairen zu Berlin genommen werden muß, in deßen Platz alsdann der älteste von denen, so bey dem Berlinschen Post Wesen gearbeitet, wieder einrücken soll, auf daß solchergestalt beständig eine gute pepiniere von Post Bedienten zu Berlin bleibe und gute Leuthe wieder zugezogen werden*)«. — Die Einrichtung des Schlesischen Postwesens sollte genau auf demselben Fuß erfolgen, wie in allen anderen Erbländern, und zu dem Behufe ein Mitglied des General-Postamtes selbst nach der Schlesie gehen, die Postkurse bereisen, Alles gehörig einrichten und die Beamten instruiren. Auch sollte den Postmeistern und Postbedienten scharf »eingebunden« werden, daß sie dem Publikum wohl und höflich begegnen und Jeden prompt abfertigen, »Niemanden aber, wie es wohl bey vielen Post Aemtern herkommens ist, grob oder brutal begegnen«, damit den Schlesiern die neue Einrichtung angenehm gemacht und Sr. Königlichen Majestät Interesse dadurch gefördert werde. Die Gehälter sollten nach Verhältniß der Arbeit und Einnahme festgesetzt und dabei den Postmeistern der gewöhnliche Antheil an den Revenüen, wie in den übrigen Provinzen, belassen werden. Behufs Anschaffung der erforderlichen Postwagen, der Röcke für die Postillons, der Postschilder und Hörner, Gewichte und dergleichen sollte die General-Postkasse aus ihrem Ueberschusse einen Vorschuß hergeben, welcher jedoch demnächst aus den Schlesischen Posteinkünften wieder zu ersetzen war, »damit nicht eines in das andere meliret werde«. Von den Schlesischen Postrevenüen sollte sowohl wegen der Einnahme, als wegen der Ausgabe ein ordentlicher Etat formirt und zur Allerhöchsten Approbation vorgelegt, der Ueberschuß aber regelmäßig zur General-Postkasse abgeführt werden. In Anbetracht dessen, daß das Postwesen in Schlesien nach Preußischer Einrichtung ein neues Werk war, welches routinirte Beamte erforderte, bestimmte der König ferner ausdrücklich, »daß dazu keine Leuthe in Vorschlag gebracht noch bestellet werden sollen, die noch gar nicht in Post-Sachen gearbeitet oder etwa in denen Post-Aemtern nur Zeitungen geschrieben haben, sondern solche Subjecta, die würcklich einige Zeit in dem Post-Wesen gearbeitet, von dessen Einrichtung und Zusammenhang gute Begriffe haben, und die Jedermann mit Höflichkeit begegnen können, dabei auch treu und wegen der ihnen anzuvertrauenden Rechnungen und Gelder sicher seyn«.

Zur Ausführung dieser Befehle des Königs wurde von dem General-Postamt ein Mitglied desselben, der Geheime Kriegs- und Postrath v. Scharden, abgeordnet. Er erhielt unter dem 21. August 1741 den Auftrag, sich sofort nach Breslau zu begeben und wegen Aufhebung der Verpachtung der Posten, sowie wegen der sonstigen Punkte, in denen das Postwesen mit der Einrichtung der übrigen Verwaltung in Schlesien zusammenhing, sich mit dem Feld-Krieges-Commissariat in Verbindung zu setzen, im Uebrigen aber von allen seinen Wahrnehmungen und Maßnahmen an das General-Postamt Bericht zu erstatten und von diesem seine Verhaltungsinstruction einzuholen. In Sachen, welche keinen Aufschub erlitten, wurde er ermächtigt, unmittelbar bei Sr. Majestät selbst anzufragen. — Der Geheime Rath v. Scharden schritt ohne Verzug energisch an seine Aufgabe. Er erkannte bald, welches große

*) Vergl. auch Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 288.

Hinderniß dem Aufblühen der Posten durch die Thätigkeit der bis dahin unbeschränkten Boten und Landkutscher bereitet wurde, und er richtete sein Augenmerk darauf, wie diesem Unwesen gesteuert werden könnte. — Wegen der behufs Einrichtung des Schlesischen Postwesens zu ergreifenden Maßnahmen richtete v. Scharden alsbald ein Promemoria an das Feld-Krieges-Commissariat, in welchem er auch die Forderung aufstellte, daß den Postmeistern, da sie wegen der Extraposten, Estafetten, Postunterschleife u. s. w. Vieles mit der Bürgerschaft jedes Ortes zu thun hätten und deshalb bei selbiger in einigem Ansehen stehen müßten, sessio et votum in den Magistrats-Collegiis zugestanden werden sollte. Hiermit war jedoch das Feld-Krieges-Commissariat nicht ganz einverstanden, »weylen daraus leicht eine verfängliche Consequenz in praejudicium anderer meritirter Bürger erwachsen und die Post-Meister als senatores nati erkandt werden könnten«. Dagegen wurde das Ober-Postamt zu Breslau in einem geräumigeren Gebäude*) untergebracht und den Magistraten der übrigen Orte, an denen sich Postämter befanden, die Anweisung ertheilt, geeignete Postillone, Briefträger, Packboten und Wagenmeister ausfindig zu machen und diejenigen »guten« Bürger auszusuchen, welche Pferde hielten und deshalb zu Extraposten, Estafetten und Reisefahrten zu verwenden wären, damit der Geheime Kriegsrath v. Scharden bei seiner Ankunft an jedem Orte mit denselben unterhandeln und contrahiren könne.

Durch diese Anordnung fand v. Scharden in seinen Arbeiten eine nicht unerhebliche Erleichterung. Er richtete zuerst das Ober-Postamt in Breslau, demnächst die Postämter auf den übrigen Kursen nach Preußischem Muster ein. Den Oesterreichischen Postmeistern nahm er die Kassen mit den baaren Beständen ab, führte überall die neuen Postmeister in ihr Amt ein und versah sie mit ausführlicher Instruction, namentlich wegen richtiger Einsendung der Monatsextracte, Rechnungen und baaren Gelder zur General-Postkasse. Er organisirte die Hauptreitposten nach Berlin, Thorn, Warschau, Krakau, Wien, Prag und Leipzig, und arbeitete einen Plan aus, nach welchem die Regulirung einer großen Anzahl von Seitenkursen und die Anlegung der neuen Fahrposten geschehen sollte. Es war ihm jedoch nicht vergönnt, das Werk, das er rühmlich begonnen, zu Ende zu führen. Mitten in seiner organisatorischen Thätigkeit erkrankte er auf einer dienstlichen Reise in Schweidnitz, und nach einem fünfzehntägigen Krankenlager, am 22. December 1741, rief ihn der Tod ab.

Bald nach dem Ableben v. Schardens trat in der Organisation der Civilverwaltung Schlesiens eine wichtige Aenderung ein. Vom 1. Januar 1742 an wurde nämlich für Schlesien eine unmittelbar von dem Könige ressortirende Verwaltung eingeführt, welcher der König bald darauf die selbstständige, vom General-Postamte in Berlin unabhängige Leitung des Schlesischen Postwesens übertrug. In der betreffenden Ordre d. d. Charlottenburg, den 31. Juli 1742 heißt es:

»Anlangend sonsten das Schlesische Postwesen überhaupt, so habe Ich resolviret, solches von der bisherigen Aufsicht und direction des General-Post-Ambtes dergestalt zu eximiren, daß von Trinitatis dieses Jahres an solches unter der Direction und Aufsicht des Etats-Ministre und Presidenten, Grafen v. Münchow und derer beyden dortigen Krieges- und Domainen-Cammern stehen und von deren

*) Den Pietsch'schen Häusern, »welche wegen verstandener Steuerreste dem publico verfallen waren.«



Direction und Aufsicht nach denen dortigen, ihnen am besten bekannten Umständen lediglich dependiren soll. Welchen zufolge dann nicht nur alle Schlesische Post-Aembter und Bediente dahin verwiesen werden müssen, sondern es sollen auch, von Trinitatis dieses Jahres an zu rechnen, die von Schlesien aufkommenden Revenües nicht mehr zur General-Post-Casse fließen, und nach Breßlau zu der daselbst zu errichtenden Schlesischen Post-Casse eingesandt und abgeliefert werden, als aus welcher, von gedachter Zeit an, alle Ausgaben der Schlesischen Post-Aembter daraus bestritten werden sollen.« *)

Gleichzeitig ging dem Grafen v. Münchow eine Königliche Ordre zu, welche ihm seine Pflichten bei Leitung und Beaufsichtigung der Posten vorzeichnete und wegen Errichtung der Schlesischen General-Postkasse in Breslau die erforderlichen Anweisungen gab. Es wurde ihm dabei anempfohlen, in Sachen, welche benachbarte Postkurse oder Postangelegenheiten anderer Provinzen gleichzeitig berührten oder Recesse mit fremden Postverwaltungen beträfen, mit dem General-Postamte zu Berlin sich in's Einvernehmen zu setzen, »damit dergleichen Sachen gemeinschaftlich eingerichtet und Ich nicht, was Ich etwa an einen Orth gewinne, an dem andern Orthe doppelt wieder verliere, wie denn überhaupt dergleichen Postsachen mit vieler Vorsicht und Ueberlegung geführet werden müssen.« — Wichtig ist es, daß der König bereits die Nothwendigkeit allgemeingültiger, reglementarischer Bestimmungen über das Postwesen anerkennt. »Ihr sollet — so heißt es weiter in der Ordre an den Grafen v. Münchow — auch darauf arbeiten, daß ein ordentliches Post-Reglement entworfen und nach meiner vorgängigen Approbation publiciret werde, die Post-Bedienten müssen sich alsdann stricte darnach achten und die Reisenden und Correspondenten dagegen in keinem Stücke chicaniren.«

Durch Instruction vom 17. November 1742 wurde demnächst die Stellung des Post-Commissarius Hänel zu der Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer geregelt. Er wurde zum Hof- und Postrath (mit 600 Thlr. Gehalt, 50 Thlr. Correspondenz-Geldern und freier Wohnung) ernannt und erhielt sessionem et votum in dem Kammer-Collegium, in welchem er regelmäßig des Freitags in Postsachen mündlichen Vortrag halten sollte. Jedoch war er befugt, dringende Angelegenheiten auch an anderen Tagen vor das Collegium zu bringen und jederzeit mit dem Grafen v. Münchow zu conferiren. Im Uebrigen stand ihm die Beaufsichtigung des Postbetriebes und der Postbeamten, die Bereisung der Postkurse, die Abnahme der monatlichen Extracte, Balancen und Quartalsrechnungen der Postämter, die Behandlung der Beschwerdesachen, die regelmäßige, vierzehntägige Visitation der Schlesischen General-Postkasse, kurz die Bearbeitung aller auf die Specialverwaltung des Schlesischen Postwesens bezüglichen Angelegenheiten zu.

Der neue Provinzialchef der Schlesischen Postverwaltung unterzog sich seiner Aufgabe mit Eifer und vielem Geschick. Er nahm zunächst die Einrichtung der Posten in Nieder- und Mittelschlesien in Angriff und suchte dieselbe durch persönliches Eingreifen an Ort und Stelle zu fördern. Bereits im Mai 1742 konnte er dem Collegium der Kriegs- und Domainen-Kammer über das Ergebniß seiner ersten Rundreise mündlich Bericht erstatten. Er hatte die Postmeister an allen Orten controlirt, die Postämter revidirt, wegen richtiger Berechnung und Spedition die nöthigen Instructionen gegeben und die neuen Postkurse, wie solche vom General-

*) Vergl. auch Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 207.

Postamte vorgeschrieben waren, angelegt. Der Einrichtung der projectirten fahrenden Post von Breslau über Schweidnitz nach Hirschberg hatten sich jedoch insofern Schwierigkeiten entgegengestellt, als inzwischen die Breslauer Kaufmannschaft in einer langathmigen Immediat-Eingabe an den König über die neuen Posteinrichtungen Beschwerde geführt und gegen die Anlegung einer fahrenden Post nach dem Gebirge protestirt hatte. Hänel dürfte den wahren Grund dieses letzteren Protestes wohl richtig erkannt haben, wenn er berichtet: »Es scheinet aber, die Breslauer fänden Uhrsache, denen Gebürge Handels Städten diejenige Vortheile nicht zu gönnen, welche durch die regulirung derer Posten Ihnen zuwachsen würden, wann sie ihre Gelder in größeren Summen baar einzögen und so viel nicht mehr anhero trassiren ließen.« Erst nachdem in einer, vor versammeltem Kammer-Collegio mit den Aeltesten der Breslauer Kaufmannschaft gepflogenen Conferenz die Schwierigkeiten und Bedenken gehoben worden waren, konnte die Anlegung der fahrenden Post von Breslau über Schweidnitz, Landeshut und Schmiedeberg nach Hirschberg in Angriff genommen werden.*) Auch die Einrichtung einer fahrenden Post von Breslau nach Neiße verzögerte sich bis zum September dieses Jahres.

Kurz darauf begann Hänel den zweiten Theil seiner Aufgabe, nämlich die Reorganisation des Oberschlesischen Postwesens. Oberschlesien war bis dahin für die Preußische Postadministration fast noch eine terra incognita. Die wenigen Postämter, welche dort vorhanden waren, befanden sich alle noch in den Händen Oesterreichischer Postmeister, die Postverbindungen waren äußerst mangelhaft und die Ertragsfähigkeit der Posten gleich Null. Am 27. October 1742 erstattete Hänel über seine Reise durch Oberschlesien an den Grafen v. Münchow einen ausführlichen Bericht, in welchem er auch die damalige industrielle Bedeutung der einzelnen Orte beleuchtete. Da es von Interesse ist, den damaligen Culturzustand unseres heute so industriellen Oberschlesiens kennen zu lernen, so folgen einige Stellen dieses Berichts wörtlich. Es heißt darin:

»Als ich mit Einrichtung der neuen fahrenden Post (von Breslau nach Neiße) zu Stande gekommen war, verfügte mich sogleich nacher

Neustad O./S. In diesem Orthe wird gar gute Handlung getrieben, und es ist zu hoffen, daß nach völliger Einrichtung, sowie andere Sachen, also auch das Postamt mit der Zeit einträglich werden wird. Der Post Cours von diesem Orthe ist eintzig und allein über Jägerndorf geführet und gehet über Troppow nach Ratibor, mit welcher alle Briefe nach den umbliegenden Orthen befördert und in eins auf Troppow gesandt sind. Ich fand nicht rathsam, ohne nähere Untersuchung gleich einen Cours gerade auf Ratibor über Leobschütz anzulegen, weil noch keinen Nutzen vor das Königl. Interesse finden konnte u. s. w. — Nach diesen Verrichtungen verfügte mich nach

*) Diese Post war für die Preußische Verwaltung von finanzieller Wichtigkeit, da die Packete und Gelder, welche die Kaufmannschaft in den Gebirgsstädten bisher über Leipzig kommen und von dem Sächsischen Grenz-Postamte in Lauban durch Expressen abholen ließ, künftig auf die Preußischen Posten über Berlin geführt wurden: »Wie denn — berichtet Hänel — davon bereits ein Exempel anzuführen, daß von 100 Dukaten aus Hamburg bis nach Landshuth 1 Rthlr. 24 Gr. bezahlet werden müssen, davon die Sächsischen Postämter ⅔ und die Königl. Preußischen nur ⅓ gezogen, hingegen wenn solches nach völlig geschehener Einrichtung über Berlin und Grünberg befördert wird, kommt solches nur 1 Rthlr. 18 Gr. und der König bekommt das ganze Porto, Correspondenten aber profitiren 6 Gr.«

Ober-Glogow und fand, daß dieser schlechte Orth wenig Correspondentz außer von der Garnison und den umbliegenden adeligen Häusern hatte. Weyl nun auf den Ueberschuß bey diesem Postamte gar kein staat zu machen, zu mahlen wenn zwischen Oppeln und Ratibor eine Post über Crappitz und Cosel angeleget wird, so habe ich, um die Kosten soviel möglich zu menagiren, es bey der vorigen Verfassung zwar gelassen, aber die Expedition und Berechnung nach Unsren Fuß introduciret. — Von hier nahm ich den Weg auf

Ratibor, und weilen an diesem Orthe keine andere Posten sind, als der durchgehende Cours zwischen Tarnowitz und Troppow und selbsten von Ratibor die Briefe nach Oderberg, Pless, Teschen auf Troppow gesandt werden müssen (!), so untersuchte allhier alles genau, wie zu Troppow alles in einander schlug, und wie weit es Sr. Königl. Majestät Interresse convenable seyn möchte, wenn sowohl nach Pless, als über Leobschütz nach Neustadt eine eigene Post angelegt würde. Es fand sich aber nach genugsamer Ueberlegung, daß solche Posten noch nicht den Nutzen geben könnten, zumahlen die Anlegung der Post von Neustadt nach Leobschütz wohl 240 Rthlr. (!) kosten, aber keine 40 Rthlr. mehr eintragen könnte ꝛc. — Die mehreste Correspondentz an diesem Orthe ist noch nach Wien und den österreichischen Landen, sonsten aber schlechte Handlung; gleichwohl da verhoffentlich durch gute Disposition diesem Orthe vor anderen geholfen werden kann, so hoffe ich, Es soll dieses Postamt noch ziemlich einträglich werden, wiewohl es doch alß kein einträgliches Post Amt zu halten, noch daß Jemand von solcher Bedienung allein leben könnte, wo er nicht seine besondere Wirthschaft dabey hat (!)*). Aus diesen Uhrsachen, und weil der bisherige (österreichische) Postverwalter Köhler ein *wohlhabender* Mensch ist, der sich auch in alles zu schicken weiß, so habe ich ihm auf sein *ersuchen bey*behalten. Gleichwie ich denn auch die Leute in

Rauden und Gleibitz ebenfalß beybehalten, weil Sie sehr schlechte stationes haben und nicht so viel einnehmen, als Sie vorhin und jetzo auf Unterhaltung der Pferde an Besoldung haben müssen. Dieser Cours erträgt überhaupt die Kosten nicht, gleichwohl wird es die Nothwendigkeit seyn, denselben beyzubehalten ꝛc. **). —

Tarnowitz soll und muß zwar gegen Cracau das Grentz Post Amt seyn, und scheiden sich die Posten allda, daß eine über Gleibitz, Rauden und Ratibor nach Troppow, und die andere über Tost, Gross-Strehlitz nach Oppeln gehet. Es geschiehet aber sehr selten, daß Pohlnische Briefe nach denen Orthen einlaufen, weil dahin kein Verkehr ist, sondern die Correspondentz läuft alle auf Troppow nach Wien und den österreichischen Orthen. — Sonsten ist Tarnowitz durch den Brand sehr ruiniret, hat gegenwärtig schlechtes Verkehr, und die mehreste, allda zur Post kommende Correspondentz ist von den umbliegenden Adeligen und Gräflichen Häusern, so ihre eigene Bothen dahin halten.

---

*) Im Jahre 1874 betrugen die etatsmäßigen Einnahmen des Postamtes in Ratibor 43,160 Rthlr.

**) Rauden und Gleiwitz (letzteres damals noch eine unbedeutende Postwärterei) lagen an dem Reitpostkurse, der von Troppau über Ratibor nach Tarnowitz und weiter nach Krakau und Warschau führte. Rauden wurde in rechnungsmäßiger Beziehung unter das Postamt in Ratibor, Gleiwitz unter dasjenige in Tarnowitz gestellt. — Eine Steigerung der Einnahme auf dem gedachten Kurse wurde u. A. dadurch angestrebt, daß die Warschauer Briefpackete nach Venedig, welche bisher die Schlesische Strecke dieses Kurses gänzlich frei passirten, künftig Transitporto zahlen sollten.

Tost, Groß-Strehlitz sind schlechte Orthe und fast gar keine Correspondentz, weilen die mehresten Correspondenten, so dergleichen auf Wien gehabt, sich von da weg begeben. Gleichwohl müssen allhier Postwärther und wegen der stationes Pferde seyn, wozu die bisherigen Leute bestellet sind, die beyde angesessen und ihre Nahrung treiben.

Oppeln hat vorhin weder eine Post auf Tarnowitz noch Brieg gehabt, sondern einzig und allein auf Neuss, darüber Es alle Correspondentz erhalten (!). Es könnte auch wohl wieder so eingerichtet und viel Kosten menagiret werden, wenn nicht aniezo auf die communication und connexion sowohl mit den Cassen, als denen Steuerräthen zu regardiren wäre. Durch diese unvermeidliche Kosten aber wird der Ueberschuß zu Oppeln sehr gering bleiben, zumahlen auch allhier außer der Correspondentz von der Garnison wenig zu thun ist und die besten Wiener Correspondenten sich weg begeben haben, der Orth auch von letzterem Brande sich noch nicht wieder erhohlet hat. — Der Post Meister hat bey denen Kriegeszeiten fast am mehresten gelitten, ist sonst von Ansehen schlecht, aber so zimlich geschickt, etwas zu begreiffen, weshalb ich ihn beybehalten und verpflichtet habe ꝛc. .....«

Im Uebrigen bezeichnete es Hänel als einen großen Uebelstand, daß in den Oberschlesischen Orten fast nur Polnisch gesprochen wurde. In ganz Oberschlesien hatte er keinen einzigen Postillon oder Knecht angetroffen, welcher ein Wort Deutsch verstanden hätte, so daß er auch keinen verpflichten konnte, vielmehr den Ausweg wählen mußte, die Postmeister für die Postillone mit zu verpflichten und verantwortlich zu machen.

Ein Mißstand war es ferner, daß für Oberschlesien und Niederschlesien je ein besonderer Etat geführt und deshalb für die Oberschlesischen Correspondenzen aus den übrigen Preußischen Landen das Ober- und Niederschlesische Porto getrennt berechnet werden mußte. Sämmtliche Briefe aus den älteren Provinzen nach Oberschlesien mußten bis Grünberg frankirt und in einer directen Karte dem Ober-Postamte in Breslau zugeführt werden. Das Porto für die Strecke von Grünberg bis zu den Grenz-Speditionspunkten Neiße und Brieg wurde demnächst zum Niederschlesischen Etat, dagegen das Porto für die Strecke von Neiße und Brieg bis nach den Distributionsorten zum Oberschlesischen Etat gezogen. Durch diese Doppeltaxe auf einem unter derselben Verwaltung stehenden Kurse wurde das Porto für die Oberschlesische Correspondenz nicht unerheblich vertheuert und überdies die Abrechnung erschwert und verwickelt.

Das Institut der Boten und Landkutscher, welches der Postverwaltung in Niederschlesien so große Schwierigkeiten bereitete, fand sich in Oberschlesien fast gar nicht vor, weil, wie Hänel bemerkte, »dort keine sonderliche negotia getrieben werden.« Nur in Oppeln gab es einen Privatboten des dortigen Stiftes, welcher wöchentlich nach Breslau ging und sich mit der Sammlung und Bestellung von Briefen befaßte, was jedoch auf Ansuchen Hänel's seitens des Kapitels bereitwilligst abgestellt wurde. Bedenklicher war dagegen die Thätigkeit zweier Landkutscher zu Brieg und eines von dem Kardinal-Bischof von Breslau privilegirten Landkutschers in Neiße, welcher letztere namentlich offen und ohne Scheu Briefe, Gelder und Packete sammelte und vertheilte. Den Brieger Kutschern wurde auf Anordnung der Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer durch den Magistrat untersagt, an den regelmäßigen Posttagen zu fahren. Die Einschränkung des Neißer Landkutschers wurde dem künftigen Post-Reglement überlassen.

Im Großen und Ganzen ließen sich in dem Oberschlesischen Postwesen vorläufig tiefer eingreifende Aenderungen nicht vornehmen, weil solche bei der geringen Ertragsfähigkeit der Posten eine unverhältnißmäßig hohe Zubuße erfordert hätten, zumal der ohnehin nicht starke Verkehr in Oberschlesien in den damaligen Kriegeswirren und durch den Abzug der meisten Handeltreibenden nach Oesterreich gelitten hatte. Es mußte deshalb vorläufig noch bei der Einführung des Preußischen Expeditions- und Abrechnungsmodus und bei einigen weniger bedeutenden Kursverbesserungen bewenden. Insbesondere wurde eine fahrende Post zwischen Oppeln und Brieg und zwischen Brieg und Neiße eingerichtet; beides jedoch erst im Frühling des folgenden Jahres. Eigenthümliche Schwierigkeiten fand die Herstellung eines geregelten Anschlusses der reitenden Post von Breslau über Neiße, Neustadt und Jägerndorf nach Wien. Die Oesterreicher wollten nämlich aus Chikane die Wiener reitende Post nicht in Olmütz bis zur Ankunft der Preußischen Post warten lassen; diese konnte aber nicht rechtzeitig eintreffen, weil sie in Neiße zur Nachtzeit nicht in die Festung hineingelassen wurde, und so blieben denn die Briefe in Olmütz liegen. Es mußte deshalb erst bei dem commandirenden General v. d. Marwitz in Neiße ausgewirkt werden, daß der Post auch zur Nachtzeit die Thore geöffnet wurden.

In den Anfang des Jahres 1743 fällt auch der Erlaß allgemein gültiger, reglementarischer Bestimmungen bezüglich des Schlesischen Postwesens. D. d. Potsdam, den 27. Mai 1743 erschien das »Post-Reglement vor das Hertzogthum Nieder- und Ober-Schlesien und der Grafschafft Glatz« und das »Reglement wegen der Land-Kutscher, Fuhr-Leuthe und Bothen, wornach sich selbige in denen Ober- und Nieder-Schlesischen Landen wegen Mitnehmung der Personen, Briefe und Paqvete richten sollen«, und unter dem 27. Juni 1743 ein »Königliches Preußisches Schlesisches Extra-Post und Fuhr-Reglement.«

In der Einleitung zum Post-Reglement heißt es: »Zu dem Ende haben wir auch vor nöthig erachtet, ein besonderes Post-Reglement verfertigen und zusammentragen zu lassen, nach welchem männiglich, insbesondere aber unsere Post-Bediente in Schlesien sich achten, den Innhalt derselben sich bekandt machen und allem, was darinn vorgeschrieben worden, mit pflichtmäßigem Gehorsam und gehöriger Exactitude ein Genüge leisten und getreulich beobachten sollen.« — Das Reglement umfaßt 84 Paragraphen und läßt sich im Wesentlichen in vier Abschnitte zergliedern. Der I. Abschnitt handelt von der Stellung und den Pflichten der Postmeister. Jeder Postmeister hat den Amtseid zu leisten und eine Caution zu hinterlegen, welche dem Betrage seiner vierteljährlichen Einnahme gleichkommt. Die Karten soll er bei 10 Rthlr. Strafe stets selbst unterschreiben und die Expedition der Posten nicht durch fremde oder gar unvereidete Leute verrichten lassen. »Er muß auch keine Jungens dazu gebrauchen, noch anderen liederlichen Leuten die Expedition in den Post-Stuben anvertrauen, sondern treue und genügsames Alter habende Leute dazu halten.« Auf die Postschreiber soll er genaue Aufsicht haben, daß sie nichts zum Schaden des Kgl. Interesse unternehmen, dem Publikum aber stets bescheiden und civil begegnen, bei Strafe der Cassation. Andererseits aber wird auch den Correspondenten und Passagieren harte Strafe angedroht, wenn sie sich gegen die Postbedienten übel aufführen oder sich gar an ihnen vergreifen (!) sollten. — Nach einigen Vorschriften über die Anfertigung und Absendung der monatlichen Extracte, der Quartals-Rechnungen und Balancen folgen dann im II. Abschnitt die

Bestimmungen über die Versendung der Briefe, Gelder und Päckereien, sowie über die äußere Beschaffenheit der Postsendungen. Bei Sendungen mit Geld ꝛc. muß der Werth richtig angegeben werden; bei falscher Werthsdeclaration wird nicht nur in Verlustfällen gar kein Ersatz geleistet, sondern auch der Absender noch obenein nachdrücklich bestraft. Bezeichnend sind die Vorschriften über die Behandlung der Sendungen am Bestimmungsorte. Bald nach Ankunft der Posten sind die eingegangenen Originalkarten an einem bequemen Orte außerhalb der Poststube anzuschlagen, daß sie von Jedermann gesehen und gelesen werden können. Die Correspondenten haben demnächst die Karten einzusehen, ob Briefe für sie mitgekommen sind, und solche nach der Nummer der Karte am Schalterfenster abzufordern; »wer aber seine Sachen binnen 6 Stunden nach geöffneter Post nicht abfordern ließe, muß sich gefallen lassen, daß ihm solche des folgenden Tages der Briefträger bringe, welchem vor Bestellung der Briefe vor jeden 1 Kr. ohnweigerlich gereichet werden muß.« — Der III. Abschnitt umfaßt die Vorschriften über die Beförderung der Personen auf den fahrenden Posten (60 bis 70 Pfd. Freigepäck; 3 gGr. Personengeld pro Meile und 6 gGr. Postillonsgeld bei jeder Station oder Umwechselung; Verpflichtung des Reisenden, seinen Namen und Stand anzugeben (welche in das Postbuch und den Personenzettel deutlich eingetragen werden mußten). Der IV. und letzte Abschnitt enthält die Festsetzungen über die Pflichten und Dienstverrichtungen der Postillone.

Auf den Erlaß gleichzeitiger Bestimmungen wegen der Schlesischen Landkutscher und Fuhrleute war bereits im Post-Reglement hingewiesen; sie ergingen in dem bereits erwähnten »Reglement wegen der Land-Kutscher, Fuhr-Leuthe und Bothen.« Hiernach wurden die Landkutscher in Schlesien zwar »zum Behufe des Commercii« beibehalten; es wurde ihnen aber streng untersagt, Briefe zu colligiren oder zu distribuiren, und da, wo fahrende Posten gingen, Packete unter 20 Pfd. zu befördern und an den Posttagen mit Passagieren zu fahren. An den nicht postmäßigen Tagen war ihnen die Personenbeförderung gestattet; sie waren dann aber verpflichtet, die Anzahl der Personen bei dem Postamte anzugeben und gegen Entrichtung des reglementsmäßigen Abtrages (vergl. nachstehend die Bestimmungen des Extrapost- und Fuhr-Reglements) den Passirzettel zu lösen. An Orten, von denen fahrende Posten nicht abgingen, durften sie mit Personen fahren, wann sie wollten, auch Packete jeder Art ohne Beschränkung befördern; sie mußten jedoch ebenfalls für jede Fuhre gegen Entrichtung des Abtrages zur Postkasse den Passirschein lösen und der Beförderung von Briefen sich unter allen Umständen enthalten. — Die Privatboten sollten gänzlich abgeschafft werden und ihnen bei 10 Rthlr. Strafe das Sammeln und Vertheilen von Briefen untersagt sein. Eine besondere Berücksichtigung erfuhr indeß die Kaufmannschaft in dem Gebirge, indem die Hirschberger, Schmiedeberger und Liebenthaler Boten »vor der Hand« beibehalten und ermächtigt wurden, Kaufmannswaaren, kleine Packete, Gelder und sogar Kaufmannsbriefe mitzuführen. Sie mußten aber bei dem Postamte am Abgangsorte jedesmal sämmtliche von ihnen zu befördernde Gegenstände vorzeigen und in eine Karte eintragen lassen, auch für die mitfahrenden Personen den Passirzettel lösen. Für die von ihnen beförderten Briefe entrichteten sie das halbe Porto an die Postkasse; Packete und Gelder dagegen konnten sie frei mitnehmen.

Im engen Zusammenhange mit diesen Anordnungen steht das Extra-Post- und Fuhr-Reglement. Nach demselben sollten einzig und allein die Postämter,

Postwärter und Posthalter befugt und schuldig sein, Extraposten zu fahren, d. h. Passagiere, die mit Post- oder anderen Pferden, mit eigenen oder gemietheten Wagen oder als Couriere ankamen, ohne Aufenthalt weiter zu befördern. Jede Extrapost erhielt von dem Postamte des Abgangsortes als Vademecum einen Paß und einen Stundenzettel. Wer unterwegs diese beiden Legitimationspapiere nicht aufweisen konnte, war nicht als Extrapost anzusehen und durfte auch nicht mit Extrapostpferden weiter befördert werden, so lange die ordinaire Post nicht völlig besetzt war. An Gebühren waren bei Extraposten 8 gGr., bei Courieren und Estafetten 12 gGr. pro Pferd und Meile zu entrichten. Diese Gebühren bezogen die Postmeister oder Posthalter; sie mußten jedoch von jedem Thaler ihres Verdienstes 2 gGr. zur Postkasse berechnen, und zwar ohne Unterschied, ob sie die Pferde selbst hergaben oder von anderen nahmen. Im Falle der Noth nämlich, wenn bei einer Postanstalt außergewöhnlich zahlreiche Extraposten hintereinander einliefen, waren die Bürger und die umwohnenden Bauern gehalten, unweigerlich die benöthigten Pferde herzugeben. Sie bezogen alsdann die reglementsmäßige Gebühr für die Pferde (nach Abzug des Abtrages zur Postkasse), mußten aber davon an den Postmeister, wenn dieser selber Extrapostpferde hielt, im Ganzen 2 gGr., andernfalls 4 gGr. für jede Extrapost abgeben. Dafür hatten die Postmeister die Verpflichtung, eine saubere, im Winter heizbare Passagierstube zur Bequemlichkeit der Reisenden zu unterhalten. — Die Führer der Extraposten (»Extrapost-Knechte«) sollten ebenso, wie die ordinairen Postillone, mit einem blauen Rocke und einem Posthorn versehen sein und beim An- und Abfahren, sowie beim Passiren von Städten und Dörfern in das Horn blasen. Wer sich aber unbefugter Weise des Posthorns bedienen würde, sollte mit 20 Rthlr. und im *ferneren* Betretungsfalle noch härter bestraft werden, »Weil Se. Königl. Majestät *keinen*, außer den ordinairen und Extra-Post fahrenden Postillions die Gebrauchung der Posthörner verstattet wissen wollen.« — Die Beförderung der verdungenen Fuhren und der Personenfuhren wurde zwar nicht gänzlich untersagt; die Kutscher mußten aber bei dem Postamte am Abgangsorte ihren ganzen Verdienst angeben und von jedem Thaler 2 gGr. zur Postkasse entrichten. Dafür erhielten sie einen doppelten Passirschein: den einen lieferten sie dem Thorschreiber ab, welcher prüfte, ob nicht etwa mehr Personen mitfuhren, als in dem Scheine angegeben waren, und welcher ohne den Passirzettel des Postamtes kein Lohnfuhrwerk zum Thore hinaus ließ; das zweite Exemplar behielt der Kutscher während der Fahrt bei sich, um sich den revidirenden Landreutern gegenüber ausweisen zu können. Markt- und Spazierfuhren waren von dem Abtrag zur Postkasse befreit, erhielten vielmehr den Postschein unentgeltlich; auch sollte von »nothdürfftigen und armen Handwercks-Leuten kein Persohnen-Geld gefordert noch genommen werden.«

Dies waren im Wesentlichen die Grundzüge der Edicte von 1743. Ihre Bedeutung besteht darin, daß sie zum ersten Male für das Schlesische Postwesen durchgreifende gesetzliche und Verwaltungsregeln aufstellten und den Dienstbetrieb auf den Schlesischen Posten der Hauptsache nach mit demjenigen in den älteren Provinzen in Einklang setzten. Nach Beendigung des zweiten Schlesischen Krieges und nach vollendeter Einrichtung der Schlesischen Posten wurden die wichtigsten Bestimmungen jener drei Reglements in die »**Königlich-Preußische Post-Fuhr- und Bothen-Ordnung in Nieder- und Ober-Schlesien**, d. d. **Potsdam, den 3. October 1746**« zusammengefaßt und zur allgemeinen Nachachtung nochmals publicirt.

Obwohl nun durch diese mehrfachen Edicte bestimmte und verständliche Vorschriften wegen der Landkutscher ꝛc. gegeben waren, so wurde eine wesentliche Besserung dadurch doch nicht herbeigeführt. Von der erfolgreichen Concurrenz, welche die Kutscher den Posten machten, giebt ein Bericht des Postmeisters in Glogau aus dem Jahre 1746 eine recht drastische Schilderung in folgender Weise: »Diese Fuhrleuthe thun den Kgl. Posten den meisten Schaden; denn will Jemand Extra-Post nehmen, hat aber einen schweren Wagen, welchen man nicht unter 3 oder 4 Pferden fortbringen kann, der Passagier praetendirt aber nur 2 oder 3 Pferde und man will ihm solche nicht geben, heißt es gleich, ich nehme verdungene Fuhre, und diese Kerl fahren alsdann gleich, nehmen etwas weniger an Geld und geben so viele Pferde als der Passagier verlanget, man ist also auf diese Weise allemahl geschohren und man wird genöthigt werden, die eigene Pferde gantz und gar abzuschaffen.« — Uebrigens waren die Anschauungen über die Rechte und Verbindlichkeiten der Landkutscher innerhalb der Breslauer Kammer selbst mitunter getheilt, wie aus dem nachstehenden Specialfalle hervorgeht. Nach einer Anzeige des Postmeisters Hilscher in Ohlau hatte der Lohnkutscher Grundmann in Breslau am 1. Dezember 1747 den Baron v. Ferlemond, welcher mit 7 Extrapostpferden aus Neumarck in Breslau angekommen war, mit eben so viel Pferden nach Oppeln weiter befördert, bei dem Ober-Postamte aber die Fuhre nur als eine gewöhnliche Personenfuhre bis Brieg angegeben und dementsprechend für den Passirzettel nur 12 gGr. bezahlt, während er von Rechts wegen 2 Rthlr. 8 gGr. dafür zu entrichten hatte. Der Postrath Hänel schlug aus Anlaß dieses Falles der Kammer eine scharfe Strafverfügung gegen die Breslauer Landkutscher vor, gerieth jedoch dadurch mit dem Kammerdirector, Geheimrath v. Alençon, welcher den streng fiskalischen Standpunkt Hänels nicht theilte und in volkswirthschaftlicher Beziehung humaneren Grundsätzen huldigte, in eine interessante Controverse. Letzterer schrieb u. A. unter das Concept Hänel's: »Ueberhaupt aber scheinet dem Königlichen Interesse weit zuträglicher zu sein, daß sich 50 und mehr Landkutscher redlich ernähren, als daß sie durch dergleichen Einschränkungen außer Stande gesetzt werden, ihr Brodt ferner zu erwerben, um dadurch ein oder den anderen Postbedienten, woran es jedoch dem Könige niemahls fehlen wird, in bessere Umständen zu setzen«. Und als hierauf Hänel mit einer langen, historischen Darstellung der einschläglichen Edicte und mit einer ausführlichen Definition des Postregales in's Feld zog, bemerkte v. Alençon dazu: ».... wenn mir auch sonsten nicht begreiflich, daß die Vermehrung der Landkutscher eine Sache sei, die nicht zu dulden, da ich hingegen wünschen mögte, daß Breßlau im Stande wäre, 1000 und mehr Lohnkutscher zu ernähren, um Paris und London hierin nichts nachzugeben«. Durch diese Meinungsverschiedenheit wurde die Entscheidung über den schwebenden Fall um 1¼ Jahr verzögert; denn erst am 17. Februar 1749, nachdem inzwischen auch die Ansicht des General-Postamtes in Berlin eingeholt worden war, wurde in dem Kammer-Collegium eine endgültige Entschließung getroffen, und zwar in dem Sinne Hänel's, da thatsächlich die edictmäßigen Bestimmungen der freisinnigeren Auffassung v. Alençon's entgegenstanden.

Neben der gefährlichen Concurrenz der Land- und Lohnkutscher hatte die Schlesische Postverwaltung auch mit der Ungunst der damaligen Zeitverhältnisse einen schweren Kampf zu bestehen. Die fortwährenden Wirren und Drangsale des Krieges verhinderten eine ruhige, gleichmäßige Fortentwickelung des Postwesens. Der Postbetrieb erlitt wiederholte, empfindliche Störungen, und die theilweise Zerrüttung

des Postfuhrwesens, welche sich als eine Folge der kriegerischen Verwickelungen ergab, übte einen fühlbaren Rückschlag auf die Ertragsfähigkeit der Posten. In Folge der gesteigerten Anforderungen, welche die Bedürfnisse des Krieges an die Getreideproduction des Landes stellten, erreichten überdies die Preise für Hart- und Rauchfutter, sowie überhaupt für alle Feldfrüchte, eine erstaunliche Höhe, während auf der anderen Seite der Werth des Geldes durch die Münzreduction herabsank. Unter solchen Verhältnissen hatte die Schlesische Postverwaltung mit ihrem Streben nach Aufrechterhaltung des Postfuhrwesens einen schlimmen Stand. Die Noth wurde immer größer, und da aus den übrigen, gleichfalls erschöpften Staatskassen der Postkasse nicht zu Hülfe geeilt werden konnte, so blieb nur übrig, zu einer Erhöhung der Taxen zu greifen. Lange hatte man sich gegen diesen Schritt gesträubt; aber der Druck der Verhältnisse ließ ein ferneres Widerstreben nicht zu, und so erfolgte denn im Jahre 1758 zum ersten Male eine theilweise Steigerung der Taxen*), indem die Extrapostgebühr pro Pferd und Meile auf 9 gGr. und das Postillonsgeld auf 8 gGr. pro Station festgesetzt wurden. Die Theuerung erreichte ihren Höhepunkt im Jahre 1762; in diesem Jahre wurde das Extrapostgeld sogar vorübergehend auf 1 Rthlr. pro Pferd und Meile, das Porto für Päckereien und Gelder aber auf das Doppelte der bisherigen Taxe festgesetzt und das Personengeld um 1 gGr. pro Meile erhöht. Letzteres wurde in dem folgenden Jahre, 1763, noch weiter auf 6 gGr., d. h. auf das Doppelte des früheren Satzes gesteigert, und gleichzeitig das Briefporto für Correspondenzen nach und aus Oesterreich und Polen um 6 Pfennige für den einfachen Brief aufgeschlagen. Von einer allgemeinen Erhöhung der Brieftaxen nahm man jedoch weislich Abstand; erst dem späteren Einflusse der Französischen Postregie war es vorbehalten, diese bis dahin stets vermiedene Maßregel zur Ausführung zu bringen**).

Uebrigens wurde auf Verminderung der Fahrposttaxen sofort Bedacht genommen, sobald die Fouragepreise wieder herabgingen und sich dem früheren Stande näherten.

Gewiß ist es ein rühmliches Zeichen für die Schlesische Postverwaltung, wenn trotz dieser ungünstigen äußeren Einflüsse die Entwickelung des Postwesens in Schlesien nicht still stand, sondern einen immerhin erfreulichen Fortschritt nahm. Die Postverbindungen wurden erweitert und die Zahl der Postanstalten stetig vermehrt. Im Jahre 1743 wurde in Strehlen ein eigenes Postamt errichtet und gleichzeitig eine fahrende Post von Breslau über Strehlen, Nimptsch und Frankenstein nach Glatz angelegt. Die neu eingerichteten Fahrposten zwischen Breslau und Brieg und Breslau und Neiße wurden im Jahre 1744 von Brieg aus über Schurgast, Oppeln, Groß-Strehlitz und Tost nach Tarnowitz und von Neiße aus über Neustadt und Leobschütz nach Ratibor weiter geführt, so daß nunmehr direkte Fahrpostverbindungen von Ratibor und Tarnowitz nach Breslau über Oppeln bestanden. Im Jahre 1747 wurde eine Botenpost von Oppeln über Guttentag nach Lublinitz und Rosenberg und im Jahre 1752 eine solche von Neustadt nach Troplowitz eingerichtet. Auch hatten die Verhandlungen mit der Oesterreichischen Postverwaltung das Ergebniß, daß eine

*) Die Postverwaltungen aller benachbarten Staaten hatten bereits früher zu einer Taxerhöhung ihre Zuflucht genommen. Die Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer entschloß sich zu diesem Schritte erst, nachdem auch das General-Postamt in Berlin für die übrigen Theile der Preußischen Monarchie eine Erhöhung der Taxen beschlossen hatte.

**) Vergl. auch Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 292.



direkte fahrende Post von Breslau nach Wien im Anschluß an die Berlin-Breslauer fahrende Post zu Stande kam. Dieselbe wurde mit der bereits bestehenden fahrenden Post zwischen Neustadt und Jägerndorf vereinigt und nahm ihren Weg von Breslau über Neiße, Neustadt, Jägerndorf, Troppau, Olmütz und Brünn nach Wien. Sie kursirte zunächst wöchentlich einmal (aus Breslau des Freitags), bestand aus einem verdeckten Personenwagen mit drei »beschlagenen« Sitzbänken und wurde von einem eigenen Schirrmeister begleitet. Aus Wien ging sie zum ersten Male am 29. August 1750 und aus Breslau am 4. September desselben Jahres.

So dehnten sich die Posten zwar langsam, aber stetig aus, und im Jahre 1766 war bereits ganz Schlesien mit einem Netze wohlorganisirter, an einander anschließender und planmäßig in einander greifender Posten überzogen. Es gab bereits 30 Postämter, einschließlich des Ober-Postamtes in Breslau, und 65 Postwärtereien, welche letztere bezüglich der Rechnungslegung den ersteren zugewiesen waren. Sieben reitende, eilf fahrende Posten und zahlreiche Botenposten durchschnitten die Provinz und machten sich dem Handel und Verkehre dienstbar. Trotz der Drangsale des langen Krieges und der Theuerung erholte sich das Postwesen bald so weit, daß es schon im Jahre 1765 einen nicht unbedeutenden Ueberschuß aufweisen konnte. Nach dem »General-Etat der Einnahme und Ausgabe bei denen Reitenden und Fahrenden auch Bothen Posten in Schlesien von 1764/65« (das Etatsjahr begann in Schlesien mit dem 1. Juni) betrug die gesammte Einnahme innerhalb dieses Etatsjahres 128,850 Rthlr. 17 Gr. 2 Pf., die Ausgabe dagegen 77,913 Rthlr. 11 Gr. 5 Pf., so daß sich ein baarer Ueberschuß von 50,937 Rthlr. 5 Gr. 9 Pf. ergab. Fast die Hälfte der Ausgaben, nämlich der Betrag von 31,659 Rthlr. 15 Gr. 4 Pf., wurde durch die portofrei gehenden Königlichen und Dienstsachen absorbirt; der Portoantheil der Postmeister rc. betrug 15,416 Rthlr. 9 Gr. 1 Pf.*) und auf die Unterhaltung der Wagen waren verausgabt worden 1033 Rthlr. 8 Gr.**). — Den Mittelpunkt des Schlesischen Postverkehrs bildete das Ober-Postamt in Breslau, von welchem aus die Verkehrsadern strahlenförmig in die Provinz sich hineinerstreckten. Welch ein reges postalisches Leben schon zu jener Zeit in Breslau herrschte, läßt sich aus der großen Zahl der Posten schließen, welche daselbst ankamen und abgingen. Das »Verzeichniß, wie die Posten bey dem Königlich-Preußischen Ober-Postamte zu Breßlau Ein- und Ablauffen«, gewährt hiervon

---

*) Der Antheil des Ober-Postamtes in Breslau belief sich in diesem Etatsjahre auf 4297 Rthlr. 10 Gr. 1 Pf. Davon bezog der Ober-Postmeister Hahn allein $\frac{1}{3}$ mit 1432 Rthlr. 11 Gr. 4$\frac{1}{3}$ Pf. Der Antheil betrug bei jedem Postamte von den reitenden Posten $\frac{1}{4}$, von den fahrenden Posten $\frac{1}{4}$, von dem Fuhrwesen und der Personenfracht $\frac{1}{8}$, bei dem Ober-Postamte in Breslau jedoch durchgängig $\frac{1}{10}$ der Einnahme.

**) Die Postwagen waren damals nicht ärarisch, vielmehr erhielten die Postmeister rc. auf die Unterhaltung derselben bestimmte Vergütungen. Die Vergütungssätze waren je nach den lokalen Verhältnissen verschieden, betrugen aber zumeist 16 Rthlr. jährlich pro Wagen. In dem Etatsjahre 1764/65 waren für 52 Wagen 16 Rthlr., für 5 Wagen 25, bz. 24 Rthlr., für 5 Wagen 12 Rthlr. und für 3 Wagen 8 Rthlr. pro Stück verausgabt worden. Die Vergütung von 25, bz. 24 Rthlr. pro Wagen erhielten die Postmeister auf dem Gebirgskurse, wo das Gefährt in Folge der unebenen Wege und des steinigen Bodens mehr ruinirt wurde. 12 Rthlr. pro Wagen wurden in Oberschlesien gezahlt, wo wegen der mäßigeren Holz- und Eisenpreise die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sich nicht so hoch stellten. 8 Rthlr. jährlich wurden für solche Wagen gewährt, welche zu Entgegenfuhren verwendet, wöchentlich nur einmal gebraucht und deshalb weniger abgenutzt wurden. Im Allgemeinen waren die Vergütungssätze offenbar zu niedrig bemessen und riefen berechtigte Klagen der Postmeister hervor.

ein anziehendes Bild. Beispielsweise am Mittwoch gestaltete sich der Postverkehr Breslaus in der damaligen Zeit folgendermaßen:

I. Einlauffende Posten.

Die fahrende Post aus Oberschlesien, Neuß, Grottkau, Brieg und Ohlau, Morgens früh um 8 Uhr.

Die reitende Post aus dem Reiche, Prag und ganz Böhmen, Glatz, Frankenstein, Nimptsch, Jordansmühl und Domsel, Vormittag um 9 Uhr.

Die fahrende Post aus Hirschberg und dem Gebürge über Schweidnitz, Vormittag um 9 Uhr.

Die reitende Post aus Warschau und fahrend aus Wartenberg, Oels, ingleichen aus Bernstadt, Namslau, Creutzburg, Constadt rc., Vormittag um 10 Uhr.

Die fahrende Post aus Glatz, Frankenstein, Nimptsch und Strehlen, Morgens um 10 Uhr.

Die reitende Post aus Italien, Ungarn, Oesterreich, Mähren, Oberschlesien, Neuß, Grottkau und Ohlau, Vormittag um 10 Uhr.

Die Wohlauer fahrende Post, Mittags um 12 Uhr.

Die neue Berliner und Hamburger fahrende über Fürstenwalde und Franckfurt mit der aus Pommern, Mittags um 12 Uhr.

Die Leipziger fahrende aus gantz Sachsen, Bayreuth und Anspach, desgleichen aus Greiffenberg, Löwenberg, Buntzlau, Haynau, Liegnitz, Nachmittag um 3 Uhr.

II. Ablauffende Posten.

Die reitende Post nach Herrnstadt, Lissa, Posen und Thoren, Mittags um 12 Uhr.

Die fahrende Post nach Neumarck, Parchwitz, Lüben, Polckewitz, Glogau, Neustädtel, Grüneberg, Crossen, Franckfurt, Berlin, Hamburg, Pommern, Preußen, die Altemarck, Halle, Westphalen und Holland, Nachmittag um 3 Uhr.

Die Leipziger fahrende nach Neumarck, Liegnitz, Haynau, Buntzlau, Leipzig und gantz Sachsen, ingleichen nach Löwenberg, Greiffenberg, Liebenthal, Nachmittag um 4 Uhr.

Die reitende nach Neumarck, Liegnitz, Haynau, Buntzlau, gantz Sachsen, Bayreuth und Anspach, ingleichen nach Löwenberg, Greiffenberg, Nachmittag um 4 Uhr.

In ähnlicher Anzahl liefen die Posten auch an den übrigen Wochentagen ab und ein. Erwägt man hierzu ferner, daß außerdem zahlreiche Botenverbindungen nach den näher gelegenen Ortschaften bestanden, daß überdies eine große Anzahl von Lohnkutschern in Breslau ansässig war, welche mittelst verdungener Fuhren den Waaren- und Marktverkehr vermittelten, so kann man sich vergegenwärtigen, einen wie umfangreichen Verkehr und welche Bedeutung für den Handel und die Industrie Schlesiens Breslau schon in der damaligen Zeit gehabt haben muß.

Das Jahr 1766 wurde für die selbstständige Postverwaltung Schlesiens verhängnißvoll. Friedrich der Große glaubte den erschöpften Staatskassen dadurch aufhelfen und eine Erhöhung der Staatseinnahmen erreichen zu können, daß er 1500 Französische Finanzbeamte zu sich berief, von deren fiskalischen Talenten er sich eine ergiebigere Handhabung der Staatsverwaltung versprach. Wie alle Civilverwaltungen, so erhielt auch die Postverwaltung eine Französische Regie, bestehend aus einem General-Intendanten, einem Sur-Intendanten, einem Regisseur und drei General-Inspecteurs. Diese sollten nach der ursprünglichen Absicht unter der Aufsicht des General-Postamtes die Verwaltung des Postwesens führen; allein vor dem unbeschränkten Vertrauen, welches die Französische Regie bei dem Könige genoß, trat der Einfluß des General-Postamtes bald ganz in den Hintergrund, und die Franzosen wirthschafteten mit fast unbegrenzter Machtvollkommenheit, indem sie jeden Widerspruch mit dem kategorischen Hinweise auf die intentions de Sa Majesté beseitigten. Der General-Intendant Bernard war ein eifriger Anhänger der strengsten Centralisation und jedem Decentralisationsversuche in der Verwaltung von Grund aus abgeneigt. Durch seinen Einfluß bei dem Könige wußte er es durchzusetzen, daß dieser seine Einwilligung dazu gab, die Schlesische Special-Postverwaltung ganz aufzuheben und das Schlesische Postwesen der General-Postadministration in Berlin unterzuordnen. Die Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer, an deren Spitze damals der Etatsminister v. Schlabrendorff stand, sträubte sich zwar hiergegen nach Kräften und führte auch manchen stichhaltigen Grund gegen die Neuerung in's Feld. »Es würde auch« — schreibt v. Schlabrendorff — »wann hierüber eine Aenderung getroffen werden sollte, solches besonders zu Kriegeszeiten vor den Königlichen Dienst sowohl als dem publico die nachtheiligste Folge haben, da sehr oft alle Communication mit Berlin gesperrt wird, geschweige daß bey der Unsicherheit der Wege auf ordentliche Course kein Staat zu machen, sondern vorkommenden Umständen nach eine prompte und denenselben gemäße Resolution erfordert wird, die Post Stationes zu verändern und zu verlegen, und es sehr öfters bey dergl. Umständen auf ¼tel Stunde ankommt, welche Umstände alle die General-Administration in der Entfernung nicht zu beurtheilen vermag; sollen aber die Postämter erst deshalb bey derselben anfragen und Verhaltungs Ordres einholen, so haben sich vor deren Einlangung die Umstände wieder geändert, ja sie befinden sich vielfältig wegen der gehemmten Communication außer Stande, Verhaltungs Ordres einzuholen, der Assistenz nicht zu gedenken, so die Postämter von mir und der Kammer erhalten, zu geschweigen, daß ich mich außer Stande befinden würde, von vielen Aufträgen, so ich insonderheit zu Kriegeszeiten von Sr. Königl. Majestät erhalte, und die sich nicht füglich decouvriren und beschreiben lassen*), mich zu acquittiren, wenn die Postämter nicht von meiner und der Cammer Ordre dependiren sollten. Anders es auch wohl füglich nicht einzurichten, indem die General-Administration wohl ohnmöglich im Stande seyn wird, ein Werk von dergleichen Umfang gantz allein zu besorgen und die Cassen und Bedienten in Ordnung zu halten.« Allerdings zeigte diese Darlegung viel Wahres; ja sie enthielt sogar einen nicht geringen Theil der Beweggründe, welche fast hundert Jahre später zur allgemeinen Errichtung von Provinzial-Verwaltungsorganen in Gestalt der Ober-Postdirectionen führten. Allein diese Gründe vermochten nichts gegen den Willen des General-Intendanten Bernard,

*) Vergl. dieserhalb Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 271.



welcher sich einfach auf die ihm am besten bekannten intentions de Sa Majesté berief und jenes Promemoria v. Schlabrendorff's, welches für ihn erst ins Französische übersetzt werden mußte, mit den hochmüthigsten Randglossen begleitete. »Son Excellence — schrieb er an den Rand — ne connoit point encore l'ordre et les principes que l'on se propose de suivre; comment peut-elle assurer, que les suites en seront funestes? — A l'égard des commissions importantes et secrettes qu'il plait au Roy de confier en temps de guerre à Son Excellence, on remarque que S. M. en confie bien autant à Ses autres ministres et à Ses ambassadeurs et qu'aucun d'eux n'a prétendu par cette raison, que les Postes fussent sous ses ordres etc.« — Wie überall, so war auch hier der Einfluß der Französischen Regie der ausschlaggebende. Das Schlesische Postwesen wurde vom Juli 1766 ab der Breslauer Kriegs- und Domainen-Kammer abgenommen und gleich dem Postwesen in den übrigen Provinzen dem General-Postamte zu Berlin unterstellt, und damit hatte die selbstständige Postverwaltung Schlesiens für immer ihr Ende erreicht. In Stephan's Geschichte der Preußischen Post (Seite 210) wird ihr das Zeugniß ertheilt, daß sie den damaligen Umständen nach gut verwaltet habe, und man kann dem Grafen v. Schlabrendorff wohl beipflichten, wenn er an die General-Administration schreibt: »..... wie ich mir denn nicht zu viel zu flattiren getraue, wenn ich avancire, daß die Schlesische Posten eben deswegen wenigstens in eben so guter, ja besserer Ordnung sind, als die Märkische und übrige Postämter, so unter einem hochlöbl. General Post Amt stehen, und desfalls auf das Zeugniß aller Reisenden und auf eine Untersuchung provociren kann.«

Die Franzosenwirthschaft nahm zwar nach kaum dreijähriger Herrlichkeit ein jähes Ende; eine selbstständige Schlesische Postverwaltung kehrte aber nicht mehr wieder. Nur die Schlesische Haupt-Postkasse blieb vorläufig noch weiter bestehen. Als im Jahre 1785 das Gebäude des General-Postamtes eine räumliche Erweiterung erfuhr, wurde auch dieser letzten Erinnerung an die frühere Schlesische Selbstständigkeit ein Ende gemacht und die Schlesische Haupt-Postkasse gänzlich mit der General-Postkasse in Berlin vereinigt. Eine besondere Postrechnung für Schlesien wurde jedoch noch bis zum Etatsjahre 1810/11 aufgestellt.

---

3. Zur Geschichte des Postwesens in der Stadt Cöln am Rhein.

Unter dem Titel »Geschichte des Postwesens in der Reichsstadt Cöln« hat der durch zahlreiche und gehaltvolle historische Arbeiten wohlbekannte Stadtarchivar und Bibliothekar Dr. L. Ennen in Cöln einen bemerkenswerthen Beitrag zur Deutschen Kulturgeschichte geliefert. Von dem interessanten Inhalte desselben theilen wir mit Erlaubniß des Herrn Verfassers hier Einiges mit.

Wie in den übrigen Deutschen Städten, so fehlte es auch in Cöln noch in den letzten Jahrhunderten des Mittelalters an geregelten Einrichtungen zur Versendung von Briefen, Geldern und Packeten. Wem die Beförderung seiner Correspondenz rc. durch eigene Boten zu kostspielig war, der mußte warten, bis es ihm gelang, die Briefe rc. einem reisenden Kaufmanne, wandernden Lautenspieler, pilgernden Mönche

oder viehbedürftigen Metzger mitzugeben. Am meisten wurden die Metzger oder Viehhändler, die durchgehends bestimmte Märkte und Gegenden zum Einkauf des nöthigen Schlachtviehs besuchten, mit der Besorgung von Briefen betraut. Gerade mit Rücksicht auf die Metzger als Briefträger gaben später die Kaiserlichen Postbeamten jedem Botendienst, der nicht dem Kaiserlichen General-Postwesen unterstand, den Namen »Metzgerpost«. Auch als ständige Boten zur Besorgung der Correspondenz nach bestimmten Gegenden hin bestellt waren, behielt man für solche kommunale Botenanstalten die Bezeichnung »Metzgerpost« bei.

Die Cölner Kaufmannschaft ließ ihre Briefe nach den bedeutenderen Orten, mit denen sie im Verkehr stand, durch besondere reitende Boten besorgen. Der Rath der Stadt unterhielt zur Besorgung seiner Sendungen an den Kaiser, Deutsche und ausländische Fürsten, Städte ꝛc. eigene städtische Boten. Diese Boten trugen das Kleid und die Farben der Stadt, bezogen aber kein festes Einkommen, sondern wurden für jede Reise besonders bezahlt. Außer diesem Botenlohn erhielten sie noch besondere Bezahlung für die Besorgung von Privatcorrespondenzen nach Orten, die sie auf ihrem Wege berührten. Am Ende des vierzehnten Jahrhunderts wurden an die Boten bezahlt: für eine Reise nach Lechenich 6 Schillinge, nach Bonn 8 Schillinge, nach Vernich 10 Schillinge, nach Düsseldorf 14 Schillinge, nach Kempen 16 Schillinge, nach Andernach 18 Schillinge, nach Aachen 20 Schillinge, nach Odenkirchen 1 Mark, nach Schleiden 1½ Mark, nach Trier 3 Mark, nach Brüssel 6 Mark, nach Heidelberg 8 Mark. Im Jahre 1502 erhielt der Bote Peter für eine Reise, welche 3 Tage in Anspruch nahm, 2 Mark. Zu jener Zeit wurde einem Boten zu seiner Ausrüstung eine Entschädigung von 26 Mark gezahlt.

Von den verschiedenen Boten, die zur Besorgung der Sendungen verwendet wurden, waren nur 4 uniformirt; es waren dies der »reitende Bote« und die »Boten mit den silbernen Büchsen«. Die silbernen Büchsen waren silberne Miniatur-Brieftäschchen, welche die Boten als Decoration und Zeichen ihres Amts um den Hals hangen hatten. Für die Cölner Boten des Mittelalters war die silberne Büchse dasselbe, was später für die Postillone das Posthörnchen auf dem Hute. Der reitende Bote und die drei Boten mit den silbernen Büchsen erhielten jährlich 8 Ellen Tuch. Ihre Kleidung war von zweierlei Tuch, halb von einem, halb vom andern dagegen geschnitten. Nach dem Eidbuche mußten die Stadtboten bei Uebernahme ihres Amtes versichern und zu den Heiligen schwören, den Herren vom Rathe hold, treu und in allen Sachen gehorsam zu sein, ihre Befehle und Botschaften treulich zu verrichten, über all dasjenige, was sie von den den Rath betreffenden Dingen erfahren sollten, festes Stillschweigen zu beobachten und weder von einem Herrn, noch von irgend Jemandem anders ein Geschenk anzunehmen.

Die Boten verrichteten ihre Reisen theils reitend, theils fahrend oder gehend. »Die, so ritten oder fuhren, hatten gemeiniglich etwas weite Reisen nach berühmten Residenz- und Handelsstädten, daher sie nicht nur die Reisenden mit sich führten, sondern auch Briefe, Packete und andere Waaren, die in den Botenhäusern, als welche man in großen Handelsstädten angeordnet fand, aufgezeichnet wurden.«

Die reitenden Boten durften ihre Pferde unterwegs nicht wechseln. An der Seite trugen sämmtliche Boten ein Horn, durch welches sie ihre Abreise sowohl, wie ihre Ankunft ankündigten. Sie durften nur Briefe von Bürgern und Kaufleuten, keine vom Kaiser oder von Fürsten befördern. Die Bürgerbriefe sammelten sie stückweise und trugen die Antwort den Adressaten gegen Traglohn in das Haus. Den

Kaufleuten sagte ein eigener Börsenknecht an der Börse den Tag und die Stunde an, wann ein Bote seine Reise nach Brabant, Holland oder Mitteldeutschland antrat. Die Kaufleute sorgten dann dafür, daß ihre Briefe in das Botenhaus gebracht wurden. Dieses Botenhaus befand sich in der Fleischhalle am Heumarkte und war mit der Börse verbunden.

Erst in Folge der Einrichtung der Taxis'schen Post, die in Cöln einen Pferdewechsel sowie ein Postcomtoir einrichtete und einen Postmeister bestellte, ließen sich die Cölner Kaufmannschaft und der Cölner Rath belehren, welchen Vortheil eine feste Portotaxe und feste Ankunfts- und Abgangszeiten der Boten, sowie die Einrichtung eines bestimmten Pferdewechsels und die Bestimmung von Sammelplätzen für Briefe und Packete für Handel und Verkehr im Gefolge hatten. Auf Anregung des Raths fingen nunmehr die Boten an, »die Tage ihrer Reise zu fixiren, die Briefe des correspondirenden Publikums einzusammeln, zu numeriren, darüber Bücher &c. zu führen, Karten anzuschlagen und an den Straßen und Häusern auszuhängen, Wechselstellen für Personen und Pferde einzurichten, die Briefe mit dem Gewicht nach der Unze zu taxiren.«

Die Boten standen unter städtischer Controle; der Rath richtete sein Auge darauf, daß die Boten ihr Amt in Treue versahen, »die Briefe nicht erbrachen, die Siegel nicht fälschten, keine Heimlichkeiten verriethen und den Inhalt nicht aus den Geldpäckchen stahlen«; ebenso wachte er darüber, daß die Portotaxe nicht überschritten wurde; weiter kümmerte er sich aber nicht um den ganzen Botendienst und er überließ den Boten den ganzen Ertrag des Portos, wie auf der anderen Seite die Sorge für die nöthigen Pferde. Nur die oben erwähnten drei Boten mit den silbernen Büchsen und der reitende Bote standen in unmittelbarem städtischen Dienste und mußten sich auch zu außergewöhnlichen Sendungen im Interesse der Stadt bereit halten.

Die Expedition des städtischen Botendienstes wurde durch einen eigenen Botenmeister besorgt.

Die Correspondenz zwischen Cöln und Mittel- bz. Süddeutschland wurde durch zwei Frankfurter Boten besorgt. Der eine davon war von Cöln, der andere von Frankfurt bestellt. Der Cölner Bote erhielt Freitags um 7 Uhr das verschlossene Felleisen und mußte dasselbe Samstags vor 10 Uhr in Frankfurt abliefern. In einem verschlossenen Briefe war der Schlüssel des Felleisens enthalten. Die Frankfurter Boten hatten ihr Comtoir in der Fischkarre, »allwo man das Wappen der Stadt Frankfurt vor die Herberge hatte malen lassen, darauf geschrieben stand: Allhey losieren die Botten von Frankfurth und allhey gelt man die Brieff auff Frankfurth.«

Nach Holland wurden die Briefe durch die sogenannte Kaufmannspost besorgt, welche alle Wochen zweimal über Neuß, Wesel, Emmerich, Arnheim nach Utrecht ging.

Eine Reihe von Jahren bestanden die Taxis'sche Post und daß »städtische ordinaire Botenwerk« ungestört und unangefochten nebeneinander. Der Bestand des städtischen Botenwesens gerieth aber in Gefahr, als Jacob Henot mit der Vertretung des Herrn von Taxis in Cöln betraut wurde. Henot strebte danach, sein Amt zur einzigen Centralanstalt für sämmtliche in Cöln ankommende und von dort abgehende Correspondenz zu machen. Um dieses Ziel zu erreichen, mußte ihm daran liegen, sein Dienstverhältniß zur Taxis'schen Post zu lösen, seine abhängige Stellung

in Cöln zu einer völlig unabhängigen umzubilden und sich die Ernennung zum Kaiserlichen Postmeister zu verschaffen. Letzteres gelang ihm denn auch. Kaiser Rudolf ließ ihm die Bestallung als Kaiserlicher Postverwalter ausfertigen; dabei erklärte er jedoch ausdrücklich, daß hierdurch das hergebrachte städtische Botenwerk weder in seinem Bestande gefährdet, noch in seinem derzeitigen Dienst beschränkt werden dürfe. Henot suchte nun durch Ränke der mannigfachsten Art, sowie durch Kaiserliche Dekrete den Cölner Botendienst immer mehr zu beschränken. In diesem Bestreben fand er jedoch einen kräftigen Widersacher an dem mit der Leitung des ganzen Cölner Botenwesens betrauten, im Jahre 1577 zum Botenmeister bestellten Hieronymus Minau. Eine willkommene Stütze gewährte dem Letzteren der General-Postmeister Leonhard von Taxis, der sich über die Absichten Henot's nicht täuschte und deshalb jede Verbindung mit demselben abbrach. Auch der Rath der Stadt nahm sich der Sache Minau's kräftig an. Er beschloß auf eine Vorstellung des Letzteren am 11. Mai 1579 den Henot »zur Rede stellen zu lassen, warum er die Post umzuwerfen sich gelüsten lasse.« Zwei Tage darauf wurde den beiden Bürgermeistern »befohlen, den Postmeister Jacob Henot vorzubescheiden und ihn ernstlich zu verwarnen, sich solcher angemaßten Macht, die Augsburger Boten an ihrer Reise zu verhindern, zu mäßigen und die Kaufleute an ihrem Botenwerk nicht zu stören, wenn der Rath ihn nicht strafbar ansehen solle.«

Der Zwist zwischen den beiden Postmeistern erfüllte die Kaufmannschaft mit großer Sorge für die Sicherheit ihrer Correspondenz. Dem Rathe lag daran, die Sache in einer beiden Theilen gerechten Weise beizulegen. Henot war indessen nicht geneigt, den Kampf gegen das städtische Botenwesen aufzugeben. Er wendete sich im Anfange des Jahres 1580 an den Kaiser, um schärfere Mandate gegen jeden Eingriff in seine Postgerechtsame zu erwirken. Darauf wurde der Kaiserliche Commissarius, Graf von Schwarzenberg, beauftragt, die Angelegenheit zu ordnen. Dieser stellte nun an den Rath das Verlangen, »den Henot in seiner Postgerechtigkeit zu schützen, die Nebenposten einzustellen und den Boten Anweisung zu geben, alle Briefe auf der Post zu empfangen und ebenso dahin abzuliefern; auch möge der Rath dem Henot vergönnen, ein Postzeichen auszuhängen.« Der Rath beschloß, diesem Ansinnen nach Möglichkeit zu willfahren. Es wurde eine neue Botenordnung verabredet und darin festgesetzt, daß sämmtliche Briefe, »mochten solche von Antwerpen, von Holland, von Italien, oder von den Städten Frankfurt, Augsburg, Nürnberg kommen oder dahin geschickt werden sollen, durch die Hände des Postmeisters Henot an ihre Adressen befördert werden sollten.« Als die Kaufleute von Augsburg und Nürnberg sich nicht geneigt zeigten, dieser Anordnung Folge zu leisten, erklärte Graf Schwarzenberg, »die Kaiserliche Majestät habe nicht die Absicht, dem städtischen Botenwesen in den Weg zu treten, sie könne aber nicht dulden, daß die Kaufleute ihre Briefe in ein Haus zusammentrügen und dergestalt ein Postwerk daraus machten; denn es sei schon bei den Kurfürsten vertragen, die Boten niederzuwerfen, in's Gefängniß zu sperren und bei Fortsetzung ihres unzulässigen Treibens an den Käx zu stellen oder auch an einen Baum zu hängen.« Darauf befahl der Rath, dem Minau anzusagen, daß er sich darnach richten solle, auch den Boten zu bedeuten, daß sie die Briefe von den Kaufleuten selbst abholen und an dieselben abliefern sollten.

Als die Spanische Krone ihre Herrschaft in den südlichen Provinzen der Niederlande wieder befestigt hatte, trat auch Taxis wieder in den Genuß seines General-

Postmeister-Amtes ein. Es gereichte ihm zur Genugthuung, in Cöln den Jacob Henot ohne Rücksicht auf dessen Kaiserliche Bestallung seiner Stelle zu entsetzen und die Cölner Postmeisterei dem Johann Baptist Bosco zu übertragen. Während Henot sich zum Kaiser begab, um ihn günstig für sich zu stimmen, lehnte der Rath der Stadt es ab, den neuen Postmeister Bosco anzuerkennen, so lange bis der Kaiser in der Sache Entscheidung getroffen habe. Taxis war nicht gesonnen, sich leichten Kaufs aus dem Felde schlagen zu lassen. Er entschloß sich, mit Gewalt für seine Ansprüche einzutreten und auf offener Straße den Postboten die Felleisen abnehmen zu lassen. Inzwischen hatte Henot beim Kaiser erreicht, daß er nicht allein in seiner Cölner Postverwalterei bestätigt, sondern auch im Jahre 1586 beauftragt wurde, im Reiche herumzureisen, sämmtliche Postanstalten einer genauen Revision zu unterwerfen und alle ihm gut scheinenden Reformen vorzunehmen.

Gleichzeitig erhielt der Rath der Stadt Cöln vom Kaiser die Aufforderung, »den Henot als Kaiserlichen Postverwalter anzuerkennen, ihm zur Führung seines Amtes allen Vorschub angedeihen zu lassen, ihn auf alle Weise gegen jede Gewalt zu schützen und die Briefe, welche von Leuten besorgt worden, so dem Kaiser nicht verpflichtet gewesen, für die Folge nur ihm anzuvertrauen.«

Die Kaufleute indessen, welche in die Henot'sche Postverwaltung Mißtrauen setzten, weil er »bei seiner Dienstzeit Untreue und Undienste erzeigt hatte«, sträubten sich, der Anordnung nachzukommen. Besonders erklärten sich die Augsburger und Frankfurter Kaufleute gegen den Versuch Henot's, die Boten ihrer bezüglichen Städte zu hindern, mit den »städtischen Farben und Büchsen« die Briefe, wie bis dahin, auch für die Folge zu befördern. In gleicher Weise, wie die Augsburger und Frankfurter, baten »Sämmtliche Deutsche, Italienische, Portugalische und Niederländische, allhier zu Cöln residirende Kaufleute und Faktoren den Rath, nicht zu dulden, daß sie, allem Natur- und Völkerrecht zuwider, von ihrer unvordenklich hergebrachter ungezweifelter Libertät und Freiheit nicht abgedrungen, noch deshalb an einige Post viel weniger zu des Henot's Dienst genöthiget oder gezwungen würden. Es mögt Jedem frei und ungehindert bleiben, seine Briefe und Packete, groß oder klein, nach eigenem Gefallen den städtischen reitenden oder gehenden Boten oder sonst Jemandem anzuvertrauen und aufzugeben.« Der Rath hatte nicht den Muth, dem Befehle des Kaisers zuwider solchem Verlangen Folge zu geben.

In der für die städtischen Boten neu entworfenen Botenordnung vom Jahre 1591 finden sich deutliche Spuren der unsicheren und gewaltthätigen Zustände, zu denen die Streitigkeiten zwischen Henot und der städtischen Anstalt führten. Es heißt: »erstlich, daß die vereideten Boten nach Antwerpen vier Personen vorstellen sollen, um vereidet zu werden, die Briefe und was sie empfangen, getreulich zu überbringen, und wenn sie auf dem Wege niedergeworfen, beraubt oder die Briefe eröffnet würden, alsdann von der nächsten Obrigkeit sich einen Schein über das Niederwerfen erbitten sollen. Zum andern, daß die Kaufleute eine bequeme Person aus dem Rathe sollen namhaft machen, im Falle die Briefe eröffnet werden, Aufsicht darauf zu haben, daß sie nicht von Jedermann durchlesen, sondern in der Kanzlei consignirt und also auf Hamburg, so viel deren dahin gehörig, mögen gebracht werden.«

Angesichts des guten Verhältnisses, in welchem Henot zum Kaiser stand, hielt der General-Postmeister, der Sohn des inzwischen verstorbenen Lamoral von Taxis, Leonard von Taxis, es für rathsam, Henot's Bestallung als Kaiserlicher Post-

meister in Cöln anzuerkennen und den geschäftlichen Verkehr mit demselben wieder aufzunehmen. Dem Rathe überließ er es, die Privatstreitigkeiten zwischen Henot und Bosco beizulegen.

Henot setzte den Kampf gegen den Botendienst der Stadt Cöln, sowie der Städte Frankfurt, Nürnberg und Augsburg fort. Er war vom Kaiser bevollmächtigt, alle Nebenposten, die sogenannten Metzgerposten, zu unterdrücken, die Boten dieser verbotenen Postinstitute anzuhalten, denselben die Pferde und Hörner abzunehmen und die Felleisen mit Beschlag zu belegen. Zu den Nebenposten sollte der Cöln-Antwerpener Botendienst nicht gerechnet werden, vorausgesetzt, daß die nach Antwerpen reitenden Boten unterwegs die Pferde nicht wechselten. Trotzdem setzte Henot seine Versuche, die städtischen Botenposten zu unterdrücken, mit mannigfachen Uebergriffen fort.

Gestützt auf seine Bestallung durch den Kaiser glaubte Henot versuchen zu können, sich vom General-Postmeister von Taxis völlig unabhängig zu machen. Das führte zu Differenzen, welche damit endigten, daß Henot im Jahre 1603 von Taxis seiner Stelle in Cöln entsetzt wurde. Henot ergriff zwar den Rekurs an den Kaiser und das Kammergericht, aber nach dem damaligen schleppenden Prozeßgange war nicht abzusehen, wann ein rechtliches Erkenntniß oder eine Kaiserliche Entscheidung in dieser Angelegenheit erfolgen werde. An Henot's Stelle wurde im Jahre 1604 zum Cölner Postmeister ein Mann ernannt, der sich bis dahin als einen treuen und ergebenen Diener der Familie Taxis erprobt hatte und später ein Fräulein von Taxis zur Ehe erhielt. Es war dies Johann von Coesfeld, genannt zum Bach. Er hatte seine Wohnung an der Wollküha, aber sein Postamt in der Glockengasse. In letzteres mußten alle Briefe und Packete, die für Antwerpen, Brüssel, Frankreich, Spanien, England, Hamburg, Bremen, Unna, Lippstadt, Paderborn, Hildesheim, Frankfurt, Mainz, Nürnberg, Prag und Wien bestimmt waren, eingeliefert werden.

Gleich nach der Entsetzung Henot's hatten die Frankfurter Boten die seit einigen Jahren eingestellten Reisen wieder aufgenommen, ebenso die Nürnberger. Auch die stadtcölnischen Boten traten wieder in ihren früheren Dienst ein.

Coesfeld beanspruchte in seiner Eigenschaft als Postmeister Befreiung von allen städtischen Wachtdiensten, sowie von jeder Accise; ersteres wurde ihm bewilligt, das andere aber abgeschlagen. Für die Postboten, welche des Abends nach Thorschluß anlangten, wünschte er die Thore geöffnet zu erhalten. Dies wurde abgelehnt, jedoch verordnet, am Bayenthurm eine Vorrichtung zu treffen, wodurch die Brieffelleisen über die Mauer gezogen werden konnten.

Wie Henot, so suchte auch Coesfeld das ganze Postwesen immer mehr zu centralisiren und schließlich den städtischen Botendienst gänzlich zu unterdrücken. Als der Rath auf die Zumuthung, den Botendienst einzustellen, den städtischen Boten den Befehl ertheilte, ihres Amtes in der hergebrachten Weise zu warten, schickte Coesfeld Notare an die Stadtthore, um jedem anlangenden Boten unter Hinweisung auf Kaiserliche Mandate den Befehl zu ertheilen, sein Felleisen an das Kaiserliche Postamt abzuliefern. Er zwang sogar die Boten nach Antwerpen und Frankfurt, ihm die Hälfte des Portos herauszugeben. Den Kaufleuten drohte er mit Gewaltmaßregeln, wenn sie sich weigern würden, die Handelsbriefe nach Italien, Spanien, England und Frankreich ihm zur Besorgung zu übergeben.

Die städtischen Boten, welche auch die Correspondenz von Hamburg, Bremen, Osnabrück, Münster und Dortmund nach Antwerpen besorgten, wurden in ihrem

Erwerb dadurch geschmälert, daß Coesfeld einen neuen Kaiserlichen Botendienst zwischen Cöln und Antwerpen einrichtete. Ihren Unwillen gaben sie dadurch kund, daß sie im Sommer 1616 einige Strauchdiebe dingten, welche den Kaiserlichen Boten auf dem Wege nach Antwerpen überfielen und ihm das Posthorn wegnahmen. Ein anderer neuer Kurs, den Coesfeld einrichtete, war der von Cöln nach Frankfurt und von dort nach Nürnberg. Dieser Kurs wurde über Cöln hinaus fortgesetzt bis nach Brüssel.

Die durch die Kaiserliche Post gebotenen Versendungsgelegenheiten waren: Sonntags um 12 und Mittwochs um 3 Uhr nach Frankfurt und weiter; von Frankfurt kam die Post an des Montags Abends mit den Nürnberger und des Donnerstags mit den Speierischen und Straßburger Briefen. Nach Aschaffenburg und weiter ging sie Sonntags um 12 Uhr; im Sommer kam sie von dort an des Sonntags Abends und im Winter des Montags Morgens. Mit dieser Post gingen die Briefe nach Nürnberg, Prag, Wien, Dresden, Berlin, Straßburg, Zürich, Basel, Ulm, München, Innsbruck, Italien. Nach Antwerpen und von hier nach Mecheln, Brüssel, London, Lille, Cambray, Calais, Paris, Orleans, Lyon und ganz Frankreich ging der Bote Montags und Donnerstags früh; er kam von dort an Mittwochs und Samstags Mittags. Ein Brief gebrauchte nach Frankfurt einen, nach Antwerpen einen und einen halben Tag, nach Speier zwei, nach Aschaffenburg zwei, nach Nürnberg vier, nach Prag sechs, nach Wien neun, nach Dresden eilf, nach Berlin dreizehn, nach München sechs, nach London sieben, nach Paris sieben, nach Lyon zwölf Tage.

Inzwischen hatte sich der Postmeister Henot in seine Entsetzung zwar gefügt, *jedoch keineswegs* die Hoffnung aufgegeben, den Kaiser von dem ihm zugefügten Unrecht *zu überzeugen* und seine Wiedereinsetzung zu erlangen. Volle 19 Jahre blieben *seine* und seines Sohnes Hartger Bemühungen ohne Erfolg. Endlich gelang es ihm, den Reichskanzler für seine Sache zu gewinnen. Auf Grund eines ausführlichen Berichts des Reichskanzlers an den Kaiser Ferdinand wurde Henot in den Besitz des Cölner Postamts wieder eingesetzt, doch mit der Bestimmung, »daß dieses Postamt, wie die Postämter Augsburg, Venedig, Hamburg, Nürnberg, Frankfurt und Rheinhausen unter des Generalats Direction verbleibe und von selbigem dependire, wie auch sonsten den Kaiserlichen Lehen unabbrüchig.« Als der Rath der Stadt von dem dazu ernannten Kaiserlichen Commissar ersucht wurde, den Henot als Kaiserlichen Postmeister zu Cöln und an den zu diesem Postamte gehörigen Orten anzuerkennen, erklärte der Rath sich dazu bereit, »wenn dem alten hergebrachten Botenwesen dadurch kein Präjudiz oder Nachtheil zugefügt würde.« Der Commissar erwiderte darauf, daß er keine Vollmacht habe, in dieser Beziehung eine Zusicherung zu ertheilen. »Henot gab aber zu vernehmen, daß es wegen der Boten, die nicht abwechselten, kein Bedenken haben würde, denselben aber sichere Tage in der Woche für ihre Reisen zu gestatten, möchte etwas Difficultät verursachen.« Der Rath verlangte, daß die Orte Hamburg, Antwerpen und Amsterdam nicht dem Postamte Cöln zugetheilt würden, sondern daß die Correspondenzbeförderung dem städtischen Botenwesen verbliebe.

Gleich nach der Anerkennung des Postmeisters Henot von Seiten des Raths ließ der Kaiserliche Commissar dem Coesfeld den Befehl zustellen, in Zeit von 24 Stunden den Kaiserlichen Adler und das Posthorn von seiner Thür zu entfernen. Coesfeld ergriff Rekurs an den Kaiser und bat die Statthalterin der Niederlande, so-

wie den Grafen von Taxis, ihn in seiner Stellung zu schützen. Letztere Beiden verwendeten sich auch für ihn beim Rathe der Stadt. Dieser beschloß indeß, »daß er in Ansehung, daß diese Sache am Kaiserlichen Hofe rechtstreitig, wohin beide Parteien hiermit zu verweisen sind, sich um diese Angelegenheit gar nicht bekümmern wolle.«

Der Streit zwischen Henot und Coesfeld hing noch unentschieden beim Kaiserlichen Reichshofrath, als Henot im Januar 1626 starb. Seine Erben machten sich Hoffnung, vom Kaiser mit der Cölner Postanstalt belehnt zu werden. Sie glaubten ihr Ziel leichter erreichen zu können, wenn sie den Tod des Henot noch eine Zeit lang verheimlichten. Das Gerücht von Henot's Ableben drang aber bald zum General-Postmeister und dieser begab sich sofort nach Cöln, um durch persönliche Unterhandlung jeden Einspruch des Raths gegen die Postverwalterei Coesfeld's zu beseitigen. Zwei Henot'sche Boten ließ er, den einen bei Weiß, den anderen bei Dünwald, anhalten und der Felleisen berauben. Henot's Erben erhoben wegen dieser Gewaltthat Klage beim Rath, und dieser befahl, das ganze Postwesen vorläufig bis zum Eingange einer Kaiserlichen Entscheidung im derzeitigen Stande zu lassen. Unter'm 9. October 1626 wies der Kaiser, mit Rücksicht darauf, daß in dem Kaiserlichen Mandat vom Jahre 1623 dem Henot das Postamt verliehen worden, »so lange er demselben werde vorstehen können«, die Henot'schen Erben mit ihrer Beschwerde ab und befahl dem Rathe, den Postmeister Coesfeld in seinem Amte zu schützen.« Darauf beschloß der Rath, dem Kaiserlichen Schreiben in allen Stücken zu gehorsamen. Er einigte sich mit dem Kaiserlichen Commissar in Betreff des städtischen Botenwesens und befahl demnächst den Henot'schen Erben, das Kaiserliche Wappen und das Posthorn von ihrem Hause zu entfernen und die bei ihnen angekommenen Briefe auszuliefern.

Die gescheidte und thatkräftige Tochter des verstorbenen Postmeisters, Catharina Henot, mußte für die Energie, mit welcher sie die Rechte ihrer Familie gegen den Grafen von Taxis und dessen Post vertrat, schwer und bitter büßen. Intriguen des Taxis'schen Anhanges scheinen die Veranlassung gewesen zu sein, daß sie im Jahre 1627 auf die Denunciation einiger Profeß-Schwestern des St. Clarenklosters als Hexe in Anklagestand versetzt wurde. Sie wurde in's Gefängniß geschleppt, auf unmenschliche Weise gefoltert und zuletzt dem Scheiterhaufen überantwortet.

Kaum war Consfeld wieder in gesichertem Besitz des Cölner Postamts, so nahm er den früheren Kampf gegen das städtische Botenwesen wieder auf. Auf sein Bemühen setzten sich auch die benachbarten Fürsten in feindselige Stellung gegen die Cölner Boten. Namentlich aber hatte Consfeld es auf den Botendienst nach Amsterdam abgesehen; er verlangte, daß die aus Italien kommenden, für Holland bestimmten Briefe nicht durch die städtischen reitenden Boten, sondern durch die Kaiserliche Post befördert werden sollten. Dem widersetzte sich der Rath der Stadt energisch. Er befahl, dem Postmeister Coesfeld ernstlich anzudeuten, »daß, im Falle er sich nicht bezüglich der Abgabe der Italienischen und andern nach Holland bestimmten Briefe dem Herkommen gemäß verhalte, er seine bürgerliche Gerechtigkeit verlieren und man seine Person in der Stadt Cöln nicht länger wissen, noch gedulden wolle.« Als der Rath sah, daß der Postmeister sich nicht im Geringsten um diesen Befehl bekümmerte, nahm er ihn zum Besten der armen Waisen und Findlingskinder in eine Strafe von 100 Goldgulden und drohte, ihm eine Strafe von 500 Goldgulden

aufzuerlegen, auch das Geleit und Bürgerrecht zu entziehen, falls er für die Folge die erwähnte Correspondenz nicht abgeben, oder dieselbe auf andere Abwege richten, oder auch heimlich ein- oder auszubringen sich unterstehen würde. Coesfeld suchte nun durch Ränke sein Ziel zu erreichen. Er sorgte dafür, daß der Postbote, welcher die Italienischen Briefe beförderte, auf der Strecke von Creuznach nach Cöln mit 8 unterlegten Pferden volle 43 Stunden gebrauchte und so den Anschluß an den Botenritt nach Holland verfehlte. Der Rath wurde hierüber sehr ungehalten und ließ dem Postmeister anzeigen, daß, wenn er die Briefe aus Italien künftig nicht Montags Vormittags einbringen und ausliefern sollte, er mit 2000 Goldgulden und sonst noch »dem Befinden und Verbrechen gemäß mit dem Thurmgang bestraft werden würde.«

Der Portoertrag der durch Cöln gehenden Holländischen Correspondenz betrug vierteljährlich etwa 700 Gulden. Der Bruttobetrag des gesammten vom Cölner Botenamt zur Erhebung kommenden Portos betrug in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts durchschnittlich jedes Jahr 30,000 Thlr. — Im Jahre 1683 finden wir als Pächter des Botenamts den Bertrax Page und die Mathilde Becker; die jährliche Pacht betrug 1000 Thlr. Der dem Rath durch Eid verpflichtete Verwalter des Botenamts, als welchen wir 1745 den Joh. Scheiff finden, mußte vor der Thür des Botenamts-Gebäudes auf dem Heumarkte ein Verzeichniß der angekommenen Briefe aufhängen, »damit jeder Bürger sehen könne, ob ein Brief für ihn angekommen sei.«

Nach Coesfeld's Tode wurde Eberhard Langenberg mit der Verwaltung des Kaiserlichen Postamts betraut. Langenberg betrat bezüglich der Holländischen Correspondenz denselben Weg, auf welchem sein Vorgänger sich so viele Ungelegenheiten bereitet hatte. Zur Schlichtung dieser Streitigkeiten kam 1686 der Kaiserliche Resident in Bremen, Theodor Edler von Kurzrock, nach Cöln; es gelang ihm aber nicht, die zwischen dem Kaiserlichen Posthalter und dem Cölner Rathe schwebenden Differenzen auszugleichen. Auch mit Langenberg's Nachfolgern Georg Ignaz Franz von Sickenhausen und Franz Peter von Becker hatte der Rath bezüglich der Holländischen Boten noch fortwährend Schwierigkeiten. Peter von Becker erwirkte im Jahre 1746 ein Reichsrathsurtheil, wonach den städtischen Boten untersagt wurde, auf dem Wege nach Holland die Pferde zu wechseln und das Posthorn zu führen. Die Stadt Cöln legte gegen diese Entscheidung Berufung beim Reichstage ein. Ehe die Sache aber zum Austrag kam, wurden die Streitigkeiten zwischen der Stadt und dem Kaiserlichen Postmeister durch einen zwischen der Stadt Cöln und dem Fürsten von Taxis im Jahre 1751 errichteten Vertrag beigelegt, nach welchem der Fürst gegen eine jährliche Abgabe von 1000 Thlr. in den Besitz des städtischen Botenamts trat. Die Börse wurde als Postbüreau beibehalten; dafür sollte der Fürst eine Miethe von 200 Gulden entrichten; ferner verpflichtete er sich, den Posttarif nicht zu erhöhen und als Aequivalent für die aufgehobene Portofreiheit für die Rathsbriefe weitere 100 Gulden jährlich zu bezahlen.

Als Geschäftslokal für die Kaiserliche Post hatte der Fürst von Taxis bereits im Jahre 1708 vom Grafen von Königseck den alten Hurther Hof in der Glockengasse erworben. Den nach der Pützgasse zu gelegenen Theil dieses umfangreichen Besitzthums, auf dem noch jetzt die Dienstlokalien des Postamts und der Ober-Postdirection sich befinden, hatte er zur Briefpost und den in der Glockengasse liegenden

zur Wohnung für den Postmeister einrichten lassen.*) Um die Zeit, in welcher der Rath den städtischen Botendienst an den Fürsten von Taxis abtrat, hatte das Postamt einen Ober-Postamtsdirektor, fünf Postsekretäre, vier Briefträger, zwei Kuriere, einen Poststallmeister, einen Wagenconducteur und einen Wagenpacker. Unmittelbar vor dem Einzug der Franzosen finden wir den Ober-Postmeister de Groote, einen Sekretär, einen Ober-Postamtsverwalter, 8 Officiale, 3 Conducteure der reitenden Post und 5 Briefträger. Die Fahrpost hatte einen Postkommissar, einen Sekretär, einen Stallmeister, 3 Officiale, 2 Wagenconducteure und 2 Wagenpacker.

Der Abgang der Posten war folgender: Täglich Morgens um 5 Uhr nach Bonn; Mittags um 12 Uhr nach Bonn, Coblenz, Frankfurt; Nachmittags um 5 Uhr nach Lüttich, um 6½ Uhr nach Mülheim, Solingen, Düsseldorf; Sonntag Mittags 12 Uhr nach Trier, Luxemburg, Nachmittags 4 Uhr nach dem Westerwalde; Montag um 12 Uhr nach der Schweiz, um 5 Uhr nach Holland, um 6½ Uhr nach Hamburg und dem ganzen Norden; Dienstag um 12 Uhr nach Trier, Luxemburg, Nachmittags 5 Uhr nach Neuß, Nymwegen, Venlo, Amsterdam; Mittwoch Nachmittags 6½ Uhr nach Neuß, Essen; Donnerstag Mittags 12 Uhr wie Sonntags, Nachmittags 4 Uhr wie Sonntags, 5 Uhr nach England, 6½ Uhr nach Hamburg und dem ganzen Norden; Freitag Mittags 12 Uhr nach der Schweiz, Nachmittags 5 Uhr wie Dienstag; Samstag Nachmittags 4 Uhr nach Neuß, Essen, Hildesheim und ganz Westfalen und Hannover.

Die Eifersucht, mit welcher die Kaiserliche Post und das städtische Botenwesen gegenseitig ihre hergebrachten Rechtsgrenzen überwachten, war einer der Bedeutung des Handels und Verkehrs der Stadt Cöln entsprechenden Entwickelung des Postwesens sehr hinderlich. Immer dringender machte sich für Cöln das Bedürfniß geltend, mit einer Reihe von benachbarten Städten, mit denen bis dahin die kaufmännische Correspondenz sehr erschwert war, in regelmäßige Postverbindung zu treten. Den ersten Schritt in dieser Richtung that der große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg. Zur besseren Beförderung der Briefe und Packete zwischen Cöln und dem Clevischen Lande richtete er 1687 eine Postfuhre zwischen Cöln und Cleve ein.**) Auf Betreiben des Fürsten von Taxis erklärte sich der Rath sowohl wie der Kaiser gegen die neue Einrichtung. Später jedoch, im Jahre 1693, concessionirte der Rath den in Rede stehenden Wagen. Als ersten Clevischen Posthalter finden wir in Cöln den Wilh. Wortmann. Unter dem Preußischen Postcommissarius Joh. Schöpplenberg zu Cleve besorgte später Joh. Joseph Jansen in Cöln gegen eine Besoldung von 80 Thlr. und ein Bauschquantum von 675 Thlr. für die Pferde den Dienst. Der Rath, der sich lange geweigert hatte, diesem die Besorgung von Packeten zuzugestehen, ließ endlich im Jahre 1740 seinen Widerspruch fallen. Der Postwagen von Cleve kam des Abends nach dem Schlusse der Thore an. Weil der Rath sich weigerte, das Eigelstein-Thor öffnen zu lassen, mußte der Wagen außerhalb der Stadt bis zum anderen Morgen halten bleiben, und die Passagiere waren gezwungen, hier in einem schlechten Wirthshause zu übernachten. Im Jahre

*) Anmerkung der Redaction. Einer Mittheilung der Cölnischen Zeitung vom 13. September d. J. entnehmen wir, daß in dem letzterwähnten Theile des Postgebäudes der vor 11 Jahren verstorbene Präsident Dr. Eberhard v. Groote geboren war, der bei seinen Mitbürgern nicht weniger als bei allen auswärtigen Germanisten das beste Andenken hinterlassen hat. Sein Vater war der obengenannte Ober-Postmeister de Groote.

**) Vergl. Stephan, Geschichte der Preuß. Post, S. 71.



1763 erhielt der König von Preußen die Concession zu einem zweiten Wagen von Cleve über Goch, Geldern, Crefeld, Neuß und Dormagen nach Cöln. Der Preußische Posthalter Speymann in der rothen Gans auf dem Eigelstein brachte an seinem Hause ein mit dem Preußischen Adler und dem Posthorn verziertes Schild mit der Aufschrift: »Königlich Preußische Postwagen-Expedition« an.

Wenige Jahre später als die Clevische wurde die Düsseldorfer Postfuhre ins Leben gerufen. Vom Pfalzgrafen Wolfgang Wilhelm erhielt der Großbritannische Postmeister und Holländische Kaufmann Vlertmann 1692 die Concession, »ohne Abbruch und Nachtheil des Reichs-Postregals« mit Wagen und Kaleschen von Düsseldorf über Cöln nach Augsburg, dann auf Aachen, Brüssel, Venlo, Cleve, Wesel, Nymwegen, Münster, Bremen zu fahren. Der Cölner Rath ertheilte ebenfalls die erbetene Concession. Vlertmann verpflichtete sich, die Passagiere von Cöln nach Aachen für 14, nach Frankfurt für 46, nach Nymwegen für 25, nach Brüssel für 46 Schillinge zu befördern. Jeder Reisende sollte 15 Pfund Gepäck frei haben. Die Reise von Cöln nach Frankfurt sollte in 2½ Tagen, die von Frankfurt nach Augsburg in 3½ Tagen, die von Cöln nach Nymwegen in 29 Stunden zurückgelegt werden. Vlertmann besaß nicht die erforderlichen Geldmittel, um ein so umfangreiches Unternehmen mit Erfolg zu betreiben. In Folge der ihm durch den Fürsten von Taxis bereiteten Concurrenz gerieth das Unternehmen bald ins Stocken. Der Pfalzgraf richtete nun im Jahre 1699 einen neuen Post- und Stallwagendienst zwischen Düsseldorf und Cöln ein und verpachtete denselben an die Gebrüder Mauernbrecher. Die Post ging im Sommer täglich 2mal; das Fahrgeld betrug für die Person einen Gulden. Im Jahre 1722 erhielt Hermann Kremer das Privilegium des Düsseldorfer Wagens. Die für den Rath bestimmten Briefe und Packete mußte er unentgeltlich besorgen. Als Güterbestätter und Briefbesteller hatte er in Cöln den Theodor Heinrich Graff.

Im Jahre 1724 erhielt Constantin Schleiden vom Rathe die Concession zu einer Postfuhre zwischen Cöln und Aachen auf 20 Jahre; das Fuhrwerk durfte aber nur zweirädrig sein und keine Federn haben. Das Privilegium des Aachener Wagens erhielten im Jahre 1747 Sternemann und Dresen aus Aachen gegen einen jährlichen Canon von 12 Thalern auf 12 Jahre. Der Wagen durfte vierrädrig sein; er sollte im Winter einmal und im Sommer zweimal wöchentlich fahren. Das Personengeld betrug für den Cölner 2 Thlr., für den Nichtcölner 2½ Thlr. Jeder Reisende hatte 30 Pfund Gepäck frei.

Von Bonn nach Cöln und zurück richtete der Kurfürst Clemens August einen Wagen ein; im Jahre 1729 wird Eberhard Pauli als Führer des Bönnischen Postwagens erwähnt. Wenn der Kurfürst sich in Brühl befand, ging dieser Wagen nicht über Weßlingen, sondern über Brühl.

Im Jahre 1786 erhielt P. J. Pauli die Erlaubniß zur Eröffnung eines Postkurses über Hackenbroich, Neuß, Willich und Kempen nach Venlo. Im Sommer sollte der Wagen Montags, Donnerstags und Samstags, im Winter Sonntags und Mittwochs vom Waidmarkt abfahren.

Im Jahre 1771 finden wir auch einen Dürener Wagen, den der Dürener Posthalter Faust täglich gehen ließ. Wie der Rath im Jahre 1756, um die Post von Wien nach Brüssel nicht aufzuhalten, erlaubt hatte, das Severinsthor bis 8 Uhr Abends offen zu lassen, so gestattete er im Jahre 1771 im Interesse des Dürener Wagens, daß das Hahnenthor bis zur genannten Stunde offen blieb.

Auch der Kaiserliche Posthalter richtete mehrere Postfuhren ein. So ging vom Kaiserlichen Posthause ein Postwagen täglich nach Bergheim, Jülich, Aachen; Sonntag Morgens über Siegburg, Uckerath, Weierbüsch nach Frankfurt und nach Mülheim, Opladen, Beerath, Düsseldorf; Montag Morgens über Dormagen nach Düsseldorf; Montag Mittags nach Bonn, Remagen, Coblenz, Mainz; Dienstag Morgens nach Mülheim, Düsseldorf, Elberfeld und nach Halberg, Oberelben, Siegen; Freitag Morgens nach Dormagen, Düsseldorf, Mettmann, Elberfeld; Sonntag und Dienstag Morgens nach Solingen. Die Expedition befand sich im Fürstenberger Hof in der Glockengasse.

II. Kleine Mittheilungen.

Die unterseeische Telegraphenverbindung zwischen Amerika und der Insel Cuba ist, wie wir dem »Journal of the Telegraph« entnehmen, um eine neue Leitung zwischen Key West (an der Südspitze von Florida) und Punta Rassa (in der Havanna) vermehrt worden. Zugleich hat man das alte Kabel auf dieser Linie, welches einige Zeit unterbrochen war, wieder hergestellt.

Die Kurzschrift im Postbetriebe. Der Docent der Stenographie an der Berliner Universität, Professor Dr. Michaelis hat in der von ihm herausgegebenen »Zeitschrift für Stenographie und Orthographie« einen Aufsatz »über Kurzschrift im Postbetriebe« veröffentlicht, der die bisherige Methode der Schreibabkürzungen im Postbetriebe bespricht.

Der Herr Verfasser geht hierbei von der zutreffenden Ansicht aus, daß die Versuche, eine Vereinfachung und Beschleunigung des Schreibwerks im Postbetriebe herbeizuführen, noch nicht als abgeschlossen zu betrachten seien, und knüpft hieran eine Reihe von Vorschlägen, wie das Begonnene zugleich zum Vortheile der Deutschen Rechtschreibung weiter verfolgt werden könnte.

Von der Postverwaltung, an deren Adresse diese Vorschläge gerichtet sind, wird die von dem Verfasser angestrebte grundsätzliche Vereinfachung unserer Schrift allerdings nicht eingeführt werden können, da eine derartige Schriftreform in erster Linie naturgemäß von der Schule ausgehen müßte.

Immerhin enthalten aber jene Vorschläge so viel Beachtenswerthes, daß wir dieselben ihrem wesentlichen Inhalte nach in Nachstehendem wiedergeben.

Als nächsten Schritt zu einer Vereinfachung und Verbesserung unserer Schrift schlägt Professor Dr. Michaelis die Anwendung einfacher Buchstaben für diejenigen Laute vor, für welche wir, und die westeuropäischen Völker im Allgemeinen, weil die Römer für diese Laute besondere einfache Buchstaben einzuführen das Bedürfniß nicht gehabt haben, leider auch noch heute keine solchen haben. Es treten uns hier die consonantischen Laute ch und sch vor allem entgegen.

Sollte im Postdienste ein einfaches Zeichen für sch angenommen werden, so würde die Zeitersparung, welche dadurch gewonnen wird, die kleine Mühe der Erlernung des neuen Buchstaben seitens der Postbeamten täglich hundertfach aufwiegen. Es erscheint dem Verfasser unerklärlich, daß eine so kultivirte und so vielschreibende

Nation, wie die Deutsche, sich fort und fort von Geschlecht zu Geschlecht mit der Schlepperei der drei Buchstaben sch für den einfachen Laut hat herumziehen können.

Ein weiterer großer Fortschritt für den Postdienst würde erreicht werden, wenn die Deutschen Ortnamen von dem in zahllosen Farben spielenden Wuste orthographischer Verkehrtheiten auch nur etwas gereinigt würden.

Daß die obersten Spitzen der Staaten in dieser Hinsicht bisher nicht immer zum Besten unserer Orthographie gewirkt haben, beweisen u. A. die Schreibungen Württemberg und Bayern.

Was die Schreibung der Städtenamen betrifft, so sollte man meinen, daß es die Aufgabe der Behörden einer jeden Stadt wäre, dahin zu wirken, daß ihr Stadtname in einer grammatisch richtigen und vernünftigen Weise geschrieben würde. Auch werden in der That manche Städte heute besser und richtiger geschrieben, als im 16. und 17. Jahrhundert. Wir finden auch in dem gegenwärtigen Verzeichniß des Posthandbuches gegen früher schon vielfache Besserungen. Immer aber bleibt in dieser Beziehung noch sehr viel zu thun übrig.

Der Verfasser glaubt, daß hierbei insbesondere diejenigen Ortsnamen in's Auge zu fassen seien, welche deutlich erkennbar deutschen Ursprungs sind, oder wenigstens Formen angenommen haben, welche sie uns als deutsche ansehen lassen. Er wünscht, daß diese Ortsnamen in ihrer Schreibung so weit als möglich in Uebereinstimmung gesetzt werden möchten mit der heutigen Entwickelung unserer Rechtschreibung überhaupt. Mögen immerhin die Familien- und Geschlechtsnamen in ihrer Schreibung hinter den allgemeinen Regeln der Orthographie zurückgeblieben, und mag es auch heute nicht mehr möglich sein, hierin eine Aenderung zu treffen, so verhält es sich mit *den Ortsnamen* im großen Ganzen anders. Die Gründe, welche eine sprachrichtige *Schreibung* der Familiennamen verhindern, verschwinden bei den Ortsnamen. Ohne historisch Berechtigtes zu vertilgen, läßt sich Vieles über Bord werfen, was als rein unnützer Ballast anzusehen ist.

Zuerst ist in allen Ortsnamen, welche klare deutsche Stämme enthalten, das y durch i zu ersetzen. Es ist nur zu schreiben Freiburg, welches der verschiedenen Freiburgs auch gemeint sei. Die nähere Angabe muß durch den betreffenden Zusatz geschehen. Ebenso Freistadt, Kaisersberg, Speier u. s. w.

Ferner ist das th in den deutschen Namen durch einfaches t zu ersetzen, also: Tale, Tarant, Mehlteuer, Ratenow, alle Zusammensetzungen mit flet, furt, fort, reut, wert u. dgl.

Demnächst wäre zu wünschen, daß die Heyse'sche Regel: für den scharfen S-Laut als einfachen Stammauslaut nach kurzem Vokal ſſ, nach langem Vokal ß zu setzen, auch in den Ortsnamen allgemein durchgeführt werde. Also z. B. Preußen, Großbritannien, Straßburg; aber Hessen, Nassau, Russland u. s. w. Selbst wenn man alles Uebrige unverändert lassen wollte, erscheint es im höchsten Grade wünschenswerth, daß durch die Einführung des ß in das lateinische Alphabet die Möglichkeit einer übereinstimmenden Orthographie zwischen der lateinischen und der deutschen Schrift geschaffen werde, und der oberste Grundsatz der alphabetischen Schrift muß immer bleiben, daß man aus der Schreibung den Laut des Wortes herauserkennt.

Das ist aber nicht der Fall, wenn man ſſ unterschiedslos für den einfachen Laut des ß und für die Verdoppelung des ſ anwendet. Man weiß dann in der That nicht, wie man Namen, deren Laut man nicht schon kennt, lesen soll. Namen wie Rissmann, Fuss, Massmann u. dgl. kann man dann ebensowohl Rißmann, Füß,

Mäßmann wie Rissmann, Füss, Mässmann lesen. Die sprachrichtige Unterscheidung ist aber hier so leicht, auch das von Grimm eingeführte Zeichen ß ein so ansprechendes und vorzügliches und leicht schreibbares, daß man nur dringend wünschen kann, daß die oberste Postbehörde sich hierin recht bald auf die Seite des Fortschrittes stellen möchte, wodurch sie sich gewiß den aufrichtigsten Dank der ganzen Deutschen Welt erwerben würde.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** 1875. Bd. VI. Heft 6. Dezember.
Zur Organisation der gegenseitigen Hülfskassen im Deutschen Reich. — Das Denkmal des Freiherrn v. Stein in Berlin. — Karl Schnaase (Nekrolog). — Die Fortschritte der Philologie in den letzten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts nach ihrem Betriebe auf Universitäten und Gymnasien. — Zur Geschichte der Königlichen Eisengießerei in Berlin. — Das Königlich Sächsische Haupt-Staatsarchiv. — Publikationen der Deutschen Geschichts- und Alterthums-Vereine im Jahre 1874. — Literatur: »Dr. Martin Luthers Tischreden und Colloquia« und »Geschäftsbriefe Schillers.« — Chronik des Deutschen Reichs. — Monatschronik für Juli bis Oktober 1875. — Eingegangene literarische Neuigkeiten.

2) **Blätter für literarische Unterhaltung.** Herausgegeben von R. Gottschall. Nr. 49. 1875.
Eine Geschichte der Deutschen Medicin. — Neue Romane und Erzählungen. Von O. Riecke. — Zur Geschichte des Deutschen Mittelalters. Von H. Prutz. — Ein Apostel des gesunden Humors. Von Fz. Hirsch. — Zur Literatur des Volksliedes. H. Rückert. — Feuilleton. Bibliographie.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1875. Nr. 49.
Zur Geschichte des Deutschen Theaters. — Weihnachtsliteratur. Idyllen. Deutsche Dichtung. Geschichte für die Jugend. Patriotische Volksschriften. — Vereinsthätigkeit in Prag. — Geographische Gesellschaft in Lyon. — Polen: Literaturbericht. — Michel Angelo's Gedichte. — Das Erbe Wasa's. — Orient: Vorschlag zur Arbeitstheilung. — Gerhard Rohlfs. — Kleine literarische Rundschau. Sprechsaal.

4) **The telegraphic Journal and electrical review.** No. 69. December 15. 1875. London.
The application of the electric current in the exstinction of fire. By A. Tolhausen. — Transmitting musical tones by electricity. By Elisha Gray. — The word tariff. — Block signalling. — On a system of telegraphy. By W. H. Preece. — On telegraph construction. By John Gavey. — Proceedings of societies. — International exhibition of electrical appliances to be held at Paris in 1877. — Inviolability of telegraph messages. — The Bakerian lecture. By Charles Wheastone, Esq., F. R. S. — Siemens' automatic cylinder transmitter. — A new Relation between electricity and light: dielectrified media birefringent. By John Kerr, LL. D. — Military telegraphs. — Absurdities of telegraphic censorship in France. — Notices to Correspondents. — Electric pile of sesquioxide of iron.

5) **The electrical news and telegraphic reporter.** No. 20. Decemb. 15. 1875. London.
Note on the electric conductivity of mineral substances, by the Count Th. du Moncel. — New relation between electricity and light. — Magneto-Induction machines (Hefner-Alteneck-System). — Proceedings of societies.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 2. Berlin, Januar. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

4. Statistische Uebersicht
des Telegraphenbetriebes in Europa, sowie in den britischen und niederländischen Besitzungen in Asien.

Die nachfolgende Tabelle gewährt eine vergleichende Uebersicht über Einrichtung, Benutzung und Finanzergebnisse des Telegraphenwesens in Europa, sowie in den britischen und niederländischen Besitzungen in Asien. Es liegen derselben die Mittheilungen zum Grunde, welche dem internationalen Telegraphen-Büreau in Bern von den betreffenden Verwaltungen über die Telegraphen-Statistik zugegangen und in einzelnen Nummern des 2. Bandes — Jahrgänge 1872 bis 1874 —, sowie in den Nummern 4 und 9 des 3. Bandes — Jahrgang 1875 ff. — des Journal télégraphique veröffentlicht worden sind. Dieser Zeitschrift ist ferner der Stoff zu den Bemerkungen entlehnt worden, welche der Tabelle beigegeben sind. Dieselben gewähren für das Verständniß mehrerer in der Uebersicht enthaltenen Zahlenangaben wesentliche Aufschlüsse und liefern auch noch sonstige schätzenswerthe statistische Aufzeichnungen aus dem Bereiche des Telegraphenwesens in einzelnen Ländern.

Die Länge der Telegraphenlinien in Europa beträgt in runder Zahl 326,500 Kilometer, die Länge der Drahtleitungen 930,000 Kilometer, also 23 Mal mehr als der Umfang der Erde. — 23,800 Telegraphen-Büreaus besorgen die Beförderung der Telegramme. Wenngleich Großbritannien in Ansehung der Zahl der Telegraphenämter die größte Ziffer aufweist, nämlich 5572, d. i. ein Amt auf 57 Quadratkilometer und auf 5676 Einwohner, so befinden sich doch in der Schweiz

insofern verhältnißmäßig mehr Telegraphenämter, als von den dort vorhandenen 899 Telegraphen-Büreaus deren eins bereits auf 46 Quadratkilometer und auf 2969 Einwohner entfällt. Die wenigsten Telegraphen-Büreaus haben verhältnißmäßig Griechenland, Norwegen, Rumänien, Rußland, Serbien und Spanien. Im Deutschen Reiche befinden sich 4842 Telegraphenämter, d. i. ein Telegraphenamt auf 113 Quadratkilometer und auf 8480 Einwohner.

In Europa werden jährlich 50 bis 60 Millionen Telegramme abgesendet, d. i. auf 5 bis 6 Einwohner ein Telegramm.

Die meisten Telegramme werden verhältmäßig in der Schweiz geschrieben. Es trifft dort nämlich auf fast jeden Einwohner jährlich ein abgesandtes Telegramm. Auch werden dort nächst Großbritannien verhältnißmäßig die meisten Briefe geschrieben, indem in der Schweiz von den abgesandten Briefen und Postkarten 20 Stück auf den Kopf der Bevölkerung treffen. Der geringste Telegraphenverkehr findet statt in Rußland; dort entfällt nämlich ungefähr auf 27 Einwohner ein Telegramm. Das Deutsche Reich nimmt in Ansehung des Umfangs des Telegraphenverkehrs die sechste Stelle ein; es wurden nämlich befördert 10 bis 11 Millionen Telegramme, d. i. bei 41 Millionen Einwohnern ein Stück jährlich auf etwa 4 Einwohner. In Berlin wurden im Jahre 1874 1,427,585 Telegramme aufgeliefert, also durchschnittlich täglich 3900 Stück. Die besten Geschäfte im Telegraphenbetriebe macht Rußland. Der erzielte Ueberschuß beträgt dort 2,850,000 Mark, demnächst folgt Großbritannien und Irland mit 2,040,000 Mark. Hierbei sind die außerordentlichen Ausgaben allerdings nicht in Betracht gezogen.

Bei der Mehrzahl der Staaten werden die Einnahmen von den Ausgaben überschritten.

Bemerkungen zur tabellarischen Uebersicht.

Belgien. 1) Die Privat-Correspondenz vertheilt sich, wie folgt:

	Inländischer Verkehr	Ausländischer Verkehr
auf die Regierungscorrespondenz	0,41 pCt.	0,67 pCt.
» » Börsentelegramme	4,66 »	10,50 »
» » Handelstelegramme	38,39 »	52,71 »
» » Zeitungstelegramme	1,21 »	1,85 »
» » eigentliche Privatcorrespondenz	55,33 »	34,27 »

2) Von den Amtstelegrammen entfallen

auf den Eisenbahndienst	betr. den Fahrdienst	54,59	91,00 »
	» » Güterverkehr	23,96	
	» verschiedene Gegenstände	12,45	
» » Telegraphendienst			5,91 »
» » Postdienst			2,94 »
» » Marinedienst			0,15 »

3) Von den Einnahmen aus dem Auslandsverkehr (786,358 ℳ) entfallen 595,264 ℳ auf den Verkehr nach und vom Auslande und 191,094 ℳ auf den Durchgangsverkehr.

4) Nämlich: 1,892 ℳ von den Eisenbahngesellschaften gezahlt für Benutzung der Leitungen und Apparate des Staats und 2,294 ℳ für Eilbeförderung von 6,738 Correspondenzkarten und 4,732 Briefen.

Dänemark. 1) Diese Zahl begreift nur die von der Verwaltung unmittelbar besoldeten unteren Beamten in sich. 2) Ausschl. 11,999 Wetterberichte und 3,809 Amtsanzeigen. 3) Das Etatsjahr beginnt am 1. April 1873 und endigt am 31. März 1874.

Deutschand. 1) Die Zusammenrechnung der für das Reichs-Telegraphengebiet, für Bayern und Württemberg angegebenen Zahlen ist unterblieben, weil sonst die im Wechselverkehr zwischen diesen Gebieten beförderten Telegramme, deren Zahl nicht bekannt ist, mehr als einmal würden gezählt worden sein.

Deutsches Reichs-Telegraphengebiet. 1) Einschl. 2,115 Telegraphenstationen der Eisenbahnen. 2) Darunter 8 mit bis Mitternacht verlängertem Tagesdienst. 3) Einschl. der Eisenbahn-Telegraphenstationen. 4) Darunter 4,824 Beamte der Reichs-Telegraphie und ungefähr 2,003 Beamte der Post, der Gemeinden &c., welche den Telegraphendienst an unbedeutenden Stationen versehen und deren Zahl nach dem Verhältniß von $1\frac{1}{2}$ Beamte auf die Station berechnet worden ist. 5) Einschl. der Amtstelegramme. 6) Ausschl. der internen Amtstelegramme.

Bayern. 1) Darunter 6 in Oesterreich gelegene Stationen. 2) Ausschl. derjenigen Beamten, welche gleichzeitig den Post- und Eisenbahndienst versehen.

Württemberg. 1) Ausschl. des bei vereinigten Telegraphen- und Eisenbahnstationen beschäftigten Personals. 2) Ausschl. der Gehälter des bei vereinigten Telegraphen- und Eisenbahnstationen beschäftigten Personals. 3) Für das 1. Halbjahr 1874 verausgabt.

England (Mutterstaat). 1) Die Angaben beziehen sich auf das Etatsjahr vom 1. April 1873 bis 31. März 1874. 2) Ausschl. der Linien und Leitungen der Eisenbahngesellschaften. 3) Einschl. 782 Kilometer unterseeische Linien. 4) Einschl. 2,336 Kilometer der unterseeischen und 9,532 Kilometer der Privatleitungen. 5) Anstalten für den pneumatischen Telegraphendienst. 6) Einschl. 3,303 Apparate für die Privatleitungen. 7) Diese Zahl begreift die sowohl im Telegraphendienst wie im Postdienst verwendeten Personen nicht in sich. 8) Diese Zahl umfaßt nicht die nur vorübergehend beschäftigten Personen, bezieht sich vielmehr nur auf die festangestellten Beamten der Telegraphenverwaltung. 9) Das Maximum der während einer Woche des Jahres abgesandten Telegramme belief sich auf 381,196 und die Zahl der durchschnittlich während einer Woche für die Presse übermittelten Worte betrug 4,123,057. 10) Schätzung auf Grund einer Zählung in einer Woche des September 1873. 11) Diese Zahl umfaßt die Beträge, welche von der Gesellschaft der unterseeischen Kabel für Benutzung derselben gezahlt werden, und die Jahresmiethe für die den internationalen Telegraphengesellschaften verpachteten besonderen Leitungen. 12) In dieser Zahl sind inbegriffen die Jahresmiethe 1) für die den Handelshäusern und 2) für die den Zeitungseigenthümern verpachteten Leitungen, nämlich:

1,339 Contracte über Privatleitungen erzielend........ 948,142 ℳ.
20 » » besondere Leitungen » .... 20,000 »

13) Gesammtausgabe der ersten Einrichtung, einschl. des Ankaufs von Linien, seit Uebernahme durch die Regierung.

England. (Indo-Europäische Linien.) 1) Einbegriffen sind 3,187 Kilometer unterseeische Kabel und die Linie von Teheran nach Buschir, eingerichtet

durch die Indo-Europäische Gesellschaft, mit einer Länge von 2,254 Kilometern und einer Drahtentwickelung von 2,378 Kilometern. 2) Einschl. des Persischen Personals. 3) Einschl. 106,826 ℳ Einnahme von Persien. 4) Einschl. der Kosten für den Bau der Persischen Linien.

England. (Indien.) 1) Nämlich das Britische Gebiet mit 2,476,633 und die Schutzstaaten mit 1,647,654 □Kilometern. 2) Nämlich auf Britischem Gebiet 190,277,654 und in den Schutzstaaten 46,245,888 Einwohner. 3) Alle Postanstalten nehmen Telegramme an.

Frankreich. 1) In dieser Zahl sind 26 Kilometer pneumatische und 1,291 Kilometer Kabellinien nicht mitgerechnet. 2) Darunter 2,091 Kilometer der Semaphorleitungen. 3) Darunter 463 durch Postbeamte verwaltete Stationen. 4) Einschl. der Eisenbahn-Telegraphenstationen. 5) Darunter 375,522 zu Gunsten der Eisenbahn-Telegraphenstationen. 6) Darunter 10,000 zu Gunsten der Eisenbahn-Telegraphenstationen. 7) Die Amtstelegramme sind nicht ermittelt worden. 8) Hiervon sind abzuziehen 226,018 ℳ, bestehend in Rückzahlungen, bezahlten Antworten 2c., so daß die Rein-Einnahme auf 11,492,293 ℳ zu stehen kommt.

Griechenland. 1) Darunter 31,200 ℳ zu Gunsten der Company Eastern Telegraph.

Italien. 1) Einschl. 12,561 Kilometer Leitungen, den Eisenbahngesellschaften gehörend. 2) Ausschl. 194 nur dem Staats- oder Eisenbahndienst geöffnete Büreaus. 3) Darunter 31 mit bis Mitternacht verlängertem Dienst. 4) Ausschl. 1,176 Apparate der Eisenbahn-Telegraphenstationen. 5) Darunter sind die Telegramme des Königlichen Hauses und der Ministerien, sowie der anderen Behörden enthalten, welche Gebührenfreiheit nicht genießen, sondern für welche die betreffenden Ministerien die Gebühren bezahlen. 6) Nur Telegramme, den Telegraphendienst betreffend. 7) Außer diesen Ausgaben sind 140,000 ℳ für den Semaphordienst verwendet worden.

Niederlande. (Mutterstaat.) 1) Es sind dies nur die Beamten der Staatstelegraphen, indem die Privattelegraphie der Eisenbahnen nicht bedeutend genug ist, um die Unterhaltung von besonderen Beamten zur Bedienung der Apparate zu rechtfertigen. 2) Darunter sind sowohl die Telegramme, betreffend Telegraphendienstangelegenheiten, als auch die Wetterberichte zu verstehen. 3) Ungefähre Angabe.

Niederlande. (Indien.) 1) Die Ausdehnung des Telegraphennetzes veranschaulichen folgende Zahlen:

auf Java	3,088 Kil. Linien	mit	4,133 Kil. Leitungen,
» Sumatra	1,989 » »	»	1,989 » »
» unterseeisches Kabel	103 » »		

Oesterreich-Ungarn. Die Zusammenrechnung der für Oesterreich und Ungarn angegebenen Zahlen ist unterblieben, weil sonst die im Wechselverkehr zwischen diesen Ländern beförderten Telegramme, deren Zahl nicht bekannt ist, mehr als einmal würden gezählt worden sein.

Oesterreich. 1) Diese Zahl setzt sich wie folgt zusammen:

Staatslinien	21,405 Kil.	mit	58,872 Kil. Leitungen
Eisenbahnlinien	9,944 »	»	23,123 » »
Linien der Wiener Privatgesellschaft	383 »	»	724 » »

2) 1,074 Eisenbahn-Telegraphenstationen und 94 Büreaus der Wiener Privatgesellschaft. 3) Ausschl. 1,430 Apparate, welche Eigenthum der Eisenbahnen und 150, welche Eigenthum der Wiener Privatgesellschaft sind. 4) Beamte der Centralverwaltung 93, Beamte und Hülfsarbeiter der Provinzial-Telegraphenstationen 87 und 43 Leitungsrevisoren. 5) Darunter 90 höhere Beamte, 1,217 Beamte und Anwärter und 293 Frauen. 6) Darunter 353 Postanstaltsvorsteher, 67 Privatleute bei minder wichtigen Stationen, 356 Leitungsaufseher, 217 Briefträger und 303 andere untere Beamte. 7) In den Amtsdepeschen sind inbegriffen die täglichen Wetterberichte, die Börsenberichte, und die wöchentlichen Getreidepreislisten. 8) Einschl. 253,218 ℳ. Vergütungen an fremde Verwaltungen.

Ungarn. 1) Ausschl. des Personals der Eisenbahn-Telegraphenstationen, welches aus 93 wirklichen Telegraphisten besteht; bei den meisten dieser Büreaus wird der Telegraphendienst durch das Eisenbahnpersonal besorgt. 2) Einschl. der Telegramme von öffentlichem Interesse, sowie der Börsenberichte und der das Steigen der Flüsse anzeigenden Telegramme. 3) Zu diesen Zahlen muß man für den inländischen und ausländischen Verkehr hinzufügen: 35,936 seitens der Eisenbahnstationen abgesandte und 47,424 bei denselben eingegangene Telegramme.

Portugal. 1) Eigenthum des Staats. 2) Einschl. 18 Hülfstelegraphisten, wovon 6 männlich und 12 weiblich, und 32 Beamte im Ruhestande. 3) Diese Zahl umfaßt 96 Boten, 5 Magazingehülfen und 144 Leitungsaufseher. 4) Telegramme des in- und ausländischen Verkehrs. Als Amtstelegramme sind *sowohl die* Staats- als auch die Telegraphen-Diensttelegramme, sowie die Wetterberichte angesehen. 5) Diese Zahl setzt sich zusammen aus den Beiträgen der Gemeinden zur Einrichtung von Stationen, aus den nicht abgeforderten wieder zu erstattenden Gebühren und aus der Einnahme für Empfangsanzeigen.

Rumänien. 1) Die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen besitzen 920 Kilometer Linien mit 1,840 Kilometer Leitungen; die Zahl ihrer Büreaus beträgt 74, sämmtlich mit Tag- und Nachtdienst; diese Büreaus haben 107 Morse-Apparate und 4 anderer Systeme. Nach einer jüngst mit den Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkunft werden diese Büreaus auch für den Staats- und Privat-Telegraphenverkehr benutzt werden. 2) In dieser Zahl sind sämmtliche Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung inbegriffen, da diese beiden Verwaltungen vereinigt sind. 3) In dieser Zahl erscheinen 23,893 dringende Telegramme, welche außer den regelmäßigen Gebühren noch 50 Centimen kosten. 4) Einschl. der Amtstelegramme. 5) Einschl. der Ausgaben für das Personal der Post- und der Centralverwaltung.

Rußland. 1) Diese Zahl setzt sich zusammen aus

47,713 Kilometern des europäischen und
11,609 » » asiatischen Rußland;

dagegen sind nicht einbegriffen 18,751 Kilometer Linien, welche den Privatgesellschaften gehören, nämlich den Eisenbahngesellschaften 14,608, der Indo-Europäischen Gesellschaft 3,785 und anderen Privatgesellschaften 358 Kilometer. 2) Einschl. 11,149 Kilometer Staatsleitungen, angebracht an den Telegraphenstangen der Eisenbahnen. Das Telegraphennetz der Eisenbahnen erstreckt sich übrigens in seinen Leitungen auf 32,530 Kilometer, das der Indo-

Europäischen Gesellschaft auf 7,868 und das Netz der übrigen Privatgesellschaften auf 360 Kilometer. 3) Einschl. 38 Eisenbahn-Telegraphenstationen, 28 Hülfsstationen in St. Petersburg und 33 in Moskau. 4) Einschl. 787 Eisenbahn-Telegraphenstationen. 5) Nämlich 115 Stationen des Staats und 715 der Eisenbahnen. 6) 246 Stationen des Staats und 106 der Eisenbahnen. 7) Das sind Postanstalten an Orten, welche keine Telegraphenstationen besitzen. 8) Zur Inbetriebsetzung sämmtlicher Apparate werden 50,069 Elemente verwendet, meistens Meidingersche. 9) Ausschl. 1,441 Apparate bei den Eisenbahn-Telegraphenstationen. 10) Personal der Centralverwaltung 64; oberes Personal der Linien 45; expedirende Beamte 44 und 117 Mechaniker. 11) Diese Zahl umfaßt 671 Amtsvorsteher und 3,203 telegraphirende Beamte, von denen 2,707 männlich und 496 weiblich sind. 12) 567 Leitungsaufseher und 1,419 andere untere Beamte, als Briefträger u. s. w. 13) Sämmtliche auf die Bewegung der Correspondenz bezüglichen Zahlen stellen die wirkliche Stückzahl der Telegramme und nicht die einzelner Gattungen dar. Die Telegramme bewegen sich ihrer Natur nach in folgenden Verhältnissen:

gebührenpflichtige inländische Telegramme	76,6 pCt.
» ausländische »	17,5 »
gebührenfreie Telegramme	0,8 »
Amtstelegramme	5,1 »

14) Diese Zahl setzt sich zusammen aus 7,562 Staats-Telegrammen und 17,940 Wetterberichten des internen Verkehrs. 15) Nämlich 163,089 Telegramme des inländischen Verkehrs, 5,453 nach dem Auslande, 6,415 vom Auslande und 2,150 Wetterberichte im Verkehr mit dem Auslande. 16) In dieser Zahl sind enthalten 552,450 ℳ. Ueberschuß aus den Abrechnungen mit den Pribat-Eisenbahngesellschaften, für die zwischen ihren Stationen und den Büreaus des Staates ausgewechselte Correspondenz. 17) Darunter 111,930 ℳ. Beisteuern, welche von den Städten, Dörfern und anderen öffentlichen Körperschaften für den Bau von Linien und die Anlage von Büreaus bewilligt worden sind. 18) Diese Zahl setzt sich zusammen wie folgt:

Kosten für Unterhaltung der Linien 2,695,942 ℳ.; für Miethe und Unterhaltung der Büreaus 1,101,606 ℳ.; Büreaubedürfnisse, Papier ꝛc. 508,396 ℳ.; gelegentliche Ausgaben für Beförderung von Telegrammen über die Telegraphenlinien hinaus 239,476 ℳ.; Rückerstattung von zuviel erhobenen Gebühren 44,422 ℳ.; verschiedene Ausgaben 330,581 ℳ.

19) Die für den Bau neuer Linien ausgeworfenen Summen vertheilen sich auf das europäische Rußland mit 1,263,162 ℳ.,
» » asiatische » » 418,816 »

Schweden. 1) Continent und Inseln 399,000, Seen und Flüsse 42,620 □Kilometer. 2) 1517 Kilometer gehören ausschließlich den Staats-Eisenbahnen oder den Privatgesellschaften. Schweden besitzt außerdem in Gemeinschaft mit Preußen das im Jahre 1865 zwischen Skare in Schweden und Arcona auf der Insel Rügen gelegte Kabel von 72,7 Kilometer Länge und gemeinschaftlich mit Dänemark das 1862 zwischen Hillesborg in Schweden und Vedbäk in Dänemark in den Sund versenkte Kabel in einer Länge von 15,3 Kilometer. Ein unterseeisches Kabel, Eigenthum der großen Nord-Telegraphengesellschaft, im Jahre 1869 zwischen Grislehamm in Schweden und Nystad in Finn-

land gelegt, verbindet Schweden mit Rußland. Dieses letzte Kabel ist 160 Kilometer lang. 3) 5821 Kilometer sind ausschließliches Eigenthum der Staats-Eisenbahnen oder der Privatgesellschaften. 4) Einschl. 8 optischer Büreaus.

Schweden unterhält Controlstationen im Verein mit seinen Nachbarn, nämlich mit Norwegen in Christiania; mit Dänemark in Copenhagen; mit Rußland und der großen Nord-Telegraphengesellschaft in Nystad und mit derselben Gesellschaft in Gothemburg. 5) Davon sind 2 Wheatstone-Apparate und der Rest Zeigerapparate, welche Eigenthum der nur dem inländischen Verkehr geöffneten Eisenbahn-Telegraphenstationen sind. 6) Ausschl. des nur zeitweise beschäftigten Personals. In der angegebenen Zahl befinden sich 75 bei den Staats-Telegraphen verwendete Frauen und 79 Telegraphenbeamte der Staats-Eisenbahn-Telegraphenstationen. Die Privat-Eisenbahnen haben kein besonderes Personal für den Telegraphendienst. 7) Ausschl. einiger Leitungsaufseher. 8) Wetterberichte. 9) Telegramme, betreffend den Staats-Telegraphendienst. Außerdem haben die Stationen der Staats-Eisenbahnen rund 1,000,000 Amtstelegramme abgesandt, von denen die meisten sich auf den Fahrdienst und auf den Güterverkehr beziehen. Von den Privat-Eisenbahngesellschaften sind hierüber nur unvollständige Angaben vorhanden. 10) Davon sind 793,822 ℳ. durch die Stationen des Staats eingenommen. In der angegebenen Zahl ist der von den 22 Privatstationen für Rechnung der Gemeinden oder Privatleute erhobene Gebührenbetrag nicht enthalten. 11) Davon entfallen 786,550 ℳ. auf die Centralverwaltung und die Staats-Telegraphenstationen und 104,492 ℳ. auf die Eisenbahn-Telegraphenstationen.

Die erste Zahl zerlegt sich folgendermaßen:

feste Gehälter 627,481 ℳ., Besoldung des nur zeitweise beschäftigten Personals 79,870 ℳ., Gehalt der Telegraphenboten 64,698 ℳ., Ruhegehälter 14,501 ℳ.

12) Davon 430,794 ℳ. für die Staats-Telegraphenstationen. 13) Davon sind annähernd 225,402 ℳ. für das Staats-Telegraphennetz verausgabt.

Schweiz. 1) Außerdem 148 Relais. 2) Einschl. 6 Inspectoren, 6 Beisitzer und 6 Kassirer der Kreisdirectionen. 3) Darunter 133 vorübergehend beschäftigt. 4) Darunter 4 vorübergehend beschäftigt. 5) Telegramme, betreffend den Postdienst. 6) Ungefähre Angabe.

Serbien. 1) Das Etasjahr beginnt am 1. November und endigt am 31. October. 2) In dieser Zahl ist ein ausschließlich für den Staatsdienst bestimmtes Büreau nicht inbegriffen. Von den 37 Büreaus sind 8 mit Postanstalten verbunden. 3) Diese Zahl umfaßt sowohl die Beamten der Finanzverwaltung, als die der Centralstelle, von denen 3 zugleich Beamte der Postverwaltung sind. 4) Einschl. 8 Beamte, welche den Postdienst mitversehen. 5) Drei Leitungsaufseher sind zu gleicher Zeit Postunterbeamte. 6) Ausschl. der Gebühren für die Staats-Telegramme, welche sich auf rund 27,200 ℳ. belaufen. 7) Diese Zahl begreift die außergewöhnlichen Kosten in sich, welche dadurch entstanden sind, daß auf einer Strecke von 300 Kilometern die Kupferdrähte durch Eisendrähte ersetzt worden sind. In Abrechnung zu bringen wäre hiervon nur der Werth der Kupferdrähte, deren Veräußerung noch nicht stattgefunden hat.

Spanien. 1) Gehört einer Privatgesellschaft.

Land.	Jahr.	Flächenraum.	Einwohnerzahl.	Telegraphen	
				Länge der Linien.	Länge der Leitungen
		□ Kilometer.		Kilometer.	Kilometer
1.	2.	3.	4.	5.	6.
Belgien	1874	29,456	5.380,214	4,909	21,503
Dänemark	1873	39,375	1.784,741	2,543	7,038
Deutschland	—	544,971	41.060,695	42,470	148,749
Reichs-Telegraphengebiet	1874	449,582	34.390,130	33,246	120,779
Bayern	1873	75,885	4.852,026	6,912	23,011
Württemberg	1873	19,504	1.818,539	2,312	4,959
England:					
Mutterstaat [1])	1873	314,969	31.628,338	39,054[2])[3])	171,835[2])[3])
Indo-Europäische Linien	1873	—	—	5,441[1])	5,565[1])
Indien	1873	4.124,287[1])	236.523,542[2])	25,091	51,548
Frankreich	1874	529,028	36.102,921	50,282[1])	135,538[2])
Griechenland	1872	50,212	1.457,894	2,007	2,137
Italien	1873	296,306	26.801,154	20,192	69,274[1])
Niederlande:					
Mutterstaat	1874	32,875	3.768,322	3,431	12,338
Indien	1873	1.577,842	22.032,871	5,181[1])	6,226[1])
Norwegen	1874	314,864	1.800,000	7,060	11,248
Oesterreich-Ungarn	1874	622,540	35.812,307	45,441	129,002
Oesterreich	1874	300,190	20.394,980	31,732[1])	82,719[1])
Ungarn	1874	322,350	15.417,327	13,709	46,283
Portugal	1873	89,625	3.829,618	3,159	6,344
Rumänien	1873	120,973	5.000,000	3,420[1])	6,089[1])
Rußland (einschl. asiatisches)	1873	20.507,601	78.394,471	59,322[1])	114,686[2])
Schweden	1874	441,620[1])	4.341,559	9,359[2])	24,440[3])
Schweiz	1874	41,418	2.669,147	6,132	14,928
Serbien [1])	1874	43,555	1.350,000	1,461	2,145
Spanien	1872	507,036	16,732,052	11,754	26,728
Türkei	1870	362,562	8.397,529	25,487	42,482

…netz.			Telegraphenämter.											
Ein Kilometer Linien entfällt auf □Kilometer.	Ein Kilometer Leitungen entfällt auf □Kilometer.	Auf ein Kilometer Linien entfallen Kilometer Leitungen.	Gesammtzahl (ausschließlich der Depotämter).	a. Geöffnet dem inländischen und ausländischen Verkehr.	a. Geöffnet nur dem inländischen Verkehr.	b. Staats-Telegraphenämter.	b. Eisenbahn- oder Privat-Telegraphenämter.	b. Semaphorische Telegraphenämter.	c. mit Tag- und Nachtdienst.	c. mit vollem Tagesdienst.	c. mit beschränktem Tagesdienst.	Depotämter.	Ein Telegraphenamt entfällt auf □ Kilom.	Ein Telegraphenamt entfällt auf Einwohner.
7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
6,0	1,4	4,4	574	574	—	482	92	—	13	126	435	279	51	9,373
15,5	5,6	2,8	177	111	66	108	67	2	2	131	44	—	222	10,083
12,8	3,7	3,5	4,842	4,835	7	2,336	2,505	1	36	2,627	2,179	2	113	8,480
13,5	3,7	3,6	3,802	3,802[1])	—	1,686	2,115	1	28[2])	2,436[3])	1,338	—	118	9,045
11,0	3,3	3,3	783	783	—	393	390[1])	—	6	30	747	—	97	6,197
8,4	3,9	2,1	257	250	7	257	—	—	2	161	94	2	76	7,076
8,1	1,8	4,4	5,572	5,572		3,751	1,816	5	36	5,508	28	33[5])	57	5,676
—	—	1,0	10	10	—	10	—	—	6	—	4	—	—	—
164,4	80,0	2,0	838	531	307	203	630	5	670	66	102	—[3])	4,922	282,247
10,5	3,9	2,7	4,006	4,006	—	2,473[3])	1,398	135	12	1,829[4])	2,165	—	132	9,012
25,0	23,5	1,1	48	48	—	48	—	—	5	14	29	—	1,046	30,373
14,7	4,3	3,4	1,440	1,440[2])	—	877	531	32	71	208[3])	1,161	4	206	18,612
9,6	2,7	3,6	328	327	1	158	170	—	3	210	115	—	100	11,488
304,5	253,4	1,2	58	58	—	58	—	—	—	21	37	—	27,204	379,877
44,6	28,0	1,6	170	170	—	106	63	1	1	123	46	—	1,852	10,588
13,7	4,8	2,8	2,923	2,921	2	1,255	1,666	2	105	454	2,364	12	213	12,252
9,5	3,6	2,6	2,067	2,065	2	897	1,168[2])	2	48	224	1,795	12	145	9,867
23,5	7,0	3,4	856	856	—	358	498	—	57	230	569	—	377	18,011
28,4	14,1	2,0	122	122	—	113	1	8[1])	6	44	72	—	735	31,390
35,4	19,9	1,8	73	73	—	73	—[1])	—	38	7	28	—	1,657	68,493
345,7	178,8	1,9	1,498	472[3])	1,026[4])	671	825	2	830[5])	352[6])	316	90[7])	13,690	52,333
47,2	18,1	2,6	481	252[4])	229	140	341	—	4	48	429	7	918	9,026
6,8	2,8	2,4	899	899	—	815	84	—	5	51	843	35	46	2,969
29,8	20,3	1,5	37	37[2])	—	37	—	—	8	8	21	—	1,177	36,486
43,1	19,0	2,3	215	214	1	213	1[1])	1	75	55	85	—	2,358	77,824
14,2	8,5	1,7	393	123	270	348	45	—	43	99	251	—	923	21,368

Land.	Jahr.	Zahl der im Betriebe befindlichen Apparate.				Personal.			
		Gesammtzahl.	System Morse.	System Hughes.	Andere Systeme.	Gesammtpersonal.	Obere Beamte und Beamte der Centralverwaltung.	Beamte der Telegraphenämter.	Untere Beamte.
		22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.
Belgien	1874	1,056	1,014	31	11	1,697	59	723	**915**
Dänemark	1873	213	213	—	—	430	16	270	**144[1])**
Deutschland	—	5,587	4,934	108	545	7,315	308	6,035	**972**
Reichs-Telegraphengebiet	1874	3,906	3,809	94	3	6,827[4])	271	5,704	**852**
Bayern	1873	1,262	710	10	542	350	26	238[2])	**86**
Württemberg	1873	419	415	4	—	138	11	93[1])	**34[1])**
England:									
Mutterstaat	1873	11,088[6])	1,956	26	9,106	10,457[7])	715	5,626	**4,116[8])**
Indo-Europäische Linien	1873	34	34	—	—	459[2])	36	79	**344**
Indien	1873	569	569	—	—	2,377	325	841	**1,211**
Frankreich	1874	4,919	3,067	241	1,611	5,384	256	3,482	**1,646**
Griechenland	1872	90	90	—	—	278	8	127	**143**
Italien	1873	1,625	1,583[4])	42	—	3,891	242	1,981	**1,668**
Niederlande:									
Mutterstaat	1874	380	357	21	2	1,000	43	680[1])	**277**
Indien	1873	97	97	—	—	486	22	199	**265**
Norwegen	1874	286	207	—	79	623	24	414	**185**
Oesterreich-Ungarn	1874	2,876	2,798	68	10	4,631	322	2,664	**1,645**
Oesterreich	1874	1,605	1,544[3])	59	2	3,243	223[4])	1,600[5])	**1,420[6])**
Ungarn	1874	1,271	1,254	9	8	1,388[1])	99	1,064	**225**
Portugal	1873	205	195	—	10	676	53	378[2])	**245[3])**
Rumänien	1873	168[1])	168	—	—	1,089[2])	41	488	**560**
Rußland (einschl. asiatisches)	1873	1,706[8])	1,622[9])	84	—	6,130	270[10])	3,874[11])	**1,986[12])**
Schweden	1874	889	554	—	335[5])	658	23	424[6])	**211[7])**
Schweiz	1874	1,241	1,217[1])	22	2	1,410	36[2])	1,311[3])	**63[4])**
Serbien	1874	52	52	—	—	255	8[3])	82[4])	**165[5])**
Spanien	1872	408	408	—	—	1,826	31	956	**839**
Türkei	1870	1,285	1,270	15	—	2,536	142	922	**1,472**

Telegramme.

Gesammtzahl der beförderten Telegramme.	Inland.		Ausland.			Amts-Telegramme. (Den Telegraphendienst betreffend.)	Ein abgesandtes gebühren-pflichtiges Telegramm (Sp. 31 u. 33) entfällt auf Einwohner.
	Gebühren-pflichtige.	Gebühren-freie.	Nach dem Auslande.	Vom Auslande.	Durchgang.		
30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
3.976,736[1])	1.847,147	2,826	329,813	363,693	206,744	1.226,513[2])	2,5
638,053	240,565		109,098	117,172	159,898	11,325[2])	5,1
— [1])	—	—	—	—	—	—	—
10.795,158	6.992,171	314,022[5])	1.488,025	1.685,758	294,139	21,043[6])	4,1
1.765,625	684,537	78,753	373,002	400,814	228,519	—	4,6
930,986	267,221		187,526	205,196	52,646	218,397	4,0
19.903,616[9])	17.661,749[10])	210,288[10])	1,082,901	948,678	—	—	1,7
29,527	—	—	29,527			—	—
746,779	624,975	5,864	26,821	24,998	28,620	35,501	362,9
9.409,010	6.369,357[5])	637,900	914,494[6])	995,985	491,274	— [7])	5,0
188,939	156,884	—	12,846	13,784	—	5,425	8,6
5.126,720	3.909,541	163,867[5])	358,226	377,618	187,800	129,668[6])	6,3
2.104,121	1.340,832	—	292,640	333,696	118,312	18,641[2])	2,3
280,048	220,548	20,386	7,716	7,938	7,889	15,571	96,5
761,426	470,236	—	114,691	128,438	3,457	44,604	3,1
— [1])	—	—	—	—	—	—	—
4.125,852	2.446,517	4,232	578,521	554,885	205,114	336,583[7])	6,7
2.254,091[2])	1.692,089	1,471	89,384	88,820	136,459	245,868[3])	8,7
374,639	204,000	34,798	43,674	46,198	14,307	31,662[4])	15,5
868,881	524,965[3])	150,101[4])	95,488	90,133	8,194	—	8,1
3.410,423[13])	2.612,770	25,502[14])	274,527	276,198	44,319	177,107[15])	27,2
1.138,534	714,283	42,350[8])	137,820	140,438	73,009	30,634[9])	5,1
2.683,999	1.846,898	24,812[5])	286,429	275,776	216,001	34,083	1,2
165,256	95,002	11,227	25,376	26,111	5,393	2,147	11,2
1.304,260	839,446	182,315	93,528	102,315	37,049	49,607	17,9
825,393	377,430	262,633	80,563	85,477	19,290	—	18,3

Land.	Jahr.	Einnahmen. Insgesammt. ℳ 38.	Vom inländischen Verkehr. ℳ 39.	Vom ausländischen Verkehr. ℳ 40.	Verschiedene. ℳ 41.
Belgien	1874	1.602,864	812,320	786,358[3])	4,186[4])
Dänemark	1873	585,645[8])	194,926	378,377	12,342
Deutschland	—	11.000,633	6.121,058	4.775,924	103,651
Reichs-Telegraphengebiet	1874	9.697,527	5.632,842	3.981,969	82,716
Bayern	1873	972,007	347,857	614,068	10,082
Württemberg	1873	331,099	140.359	179,887	10,853
England:					
Mutterstaat	1873	21.156,480	17.202,020	2.935,620[11])	1.018,840[12])
Indo-Europäische Linien	1873	1.184,346	—	1.167,882[3])	16,464
Indien	1873	3.238,190	2.205,724	985,320	47,146
Frankreich	1874	11.718,311[8])	6.769,514	4.463,094	485,703
Griechenland	1872	217,213[1])	188,819	28,394	—
Italien	1873	6.014,153	4.120,667	1.825,993	67,493
Niederlande:					
Mutterstaat	1874	1.141,554	712,101	429,453[3])	—
Indien	1873	628,116	543,961	79,299	4,856
Norwegen	1874	878,997	615,841	254,748	8,408
Oesterreich-Ungarn	1874	7.297,567	6.639,851		657,716
Oesterreich	1874	5.234,988	4.670,576		564,412
Ungarn	1874	2.062,579	1.969,275		93,304
Portugal	1873	332,685	211,716	111,846	9,123[5])
Rumänien	1873	701,654	598,018	87,952	15,684
Rußland (einschl. asiatisches)	1873	14.801,307	11.497,169[16])	3.087,213	216,925[1
Schweden	1874	1.518,091	898,605[10])	589,564	29,922
Schweiz	1874	1.484,651	815,402[6])	560,917[6])	108,332
Serbien	1874	119,233	85,754[6])	32,439	1,040
Spanien	1872	1.419,531	825,788	593,743	—
Türkei	1870	4.886,983	3.840,186	1.000,552	46,245

Ausgaben (ordentliche).			Ueberschuß.	Zuschuß.	Außerordentliche Ausgaben. (Kosten für Ausdehnung des Telegraphennetzes.)
Insgesammt.	Für das Personal.	Für Unterhaltung und Ausdehnung der Linien und Büreaus.			
ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
42.	43.	44.	45.	46.	47.
1.847,391	1.649,535	197,856	—	244,527	83,215
536,602[3])	391,927	144,675	49,043	—	142,776
13.703,052	9.919,009	3.784,043	—	2.702,419	3.330,256
12.686,193	9.302,025	3.384,168	—	2.988,666	2.938,680
646,614	377,841	268,773	325,393	—	44,382
370,245	239,143[2])	131,102	—	39,146	347,194[3])
19.114,920	14.060,180	5.054,740	2.041,560	—	179.673,380[18])
1.353,051	935,120	417,931	—	168,705	292,980[4])
5.317,008	4.994,414	322,594	—	2.078,818	2.397,846
10.543,520	7.819,920	2.723,600	1.174,791	—	954,240
303,219	228,302	74,917	—	86,006	17,240
4.323.877[7])	3.445,386	878,491	1.690,276	—	512,000
1.793,617	1.288,354	505,263	—	652,063	146,526
980,902	695,168	285,734	—	352,786	131,654
922,202	678,454	243,748	—	43,205	339,836
10.347,663	6.643,819	3.703,844	—	3.050,096	2.423,685
7.341,914	4.549,632	2.792,282[8])	—	2.106,926	2.223,280
3.005,749	2.094,187	911,562	—	943,170	200,405
635,791	543,455	92,336	—	303,106	—
1.604,112	1.484,112[5])	120,000	—	902,458	80,000
11.951,804	7.031,381	4.920,423[18])	2.849,503	—	1.681,978[19](
1.359,807	891,042[11])	468,765[12])	158,284	—	519,608[13])
1.374,169	1.012,565	361,604	110,482	—	110,416
269,190	213,582	55,608[7])	—	149,957	22,272
2.791,504	2.367,600	423,904	—	1.371,973	—
3.496,870	2.941,623	555,247	1.390,113	—	403,888

5. Das Poststammbuch.

(Aus der Berliner National-Zeitung.)

Man spricht so viel von den theuren Zeiten und dem mehr und mehr wachsenden Budget des Lebens, das über alle Klassen ohne Unterschied sich erstrecke, aber man sollte doch billig sein und bedenken, daß auch unsere Ansprüche bedeutend gesteigert sind, und uns tägliche Genüsse zu Preisen geliefert werden, von denen die Vergangenheit keine Ahnung hatte. Die Maschinen sind unsere Wohlthäter geworden, und die Kräfte, die auf- und niedersteigen und uns die goldenen Eimer reichen, sind so verschwenderischer Art, daß wir der Versuchung nicht widerstehen können, aus dem dargebotenen Quell mit vollen Händen zu schöpfen. Der alte Heim, der Leibarzt Friedrich Wilhelm's III., der Hausarzt der Armen und Reichen in Berlin, der im Jahre 1820 sein fünfzigjähriges Doktor-Jubiläum feierte, erzählt in seiner Selbstbiographie, daß er sich jährlich einmal den Luxus einer Vergnügungsreise nach Potsdam gestattete, mehr erlaubte sein Budget nicht, denn für eine aus fünf Personen bestehende Familie waren drei Pferde Extrapost nöthig, so daß die Fahrkosten allein hin und zurück mit den nöthigsten Trinkgeldern fast auf dreißig Thaler sich beliefen. Wer kann sich noch in diese sogenannte gute alte Zeit zurückversetzen, heute wo kaum dreißig Groschen nöthig sind, um zu jeder Stunde im Fluge die grauen Ufer der Spree mit den lachenden der Havel zu vertauschen.

Neben den übrigen Maschinenprodukten sind daher die bewegenden Kräfte die billigsten geworden, wir sind nicht mehr glebae adscripti, an die Scholle gebunden, die Freizügigkeit, sonst nur ein Vorrecht der geflügelten Wesen, ist auch dem Menschen zu Theil geworden und, gleich der Erde, kann der Erdenbewohner sich täglich die ausreichendste Bewegung machen. Welch eine kulturhistorische Arbeit gehörte aber dazu, um zu diesen glänzenden Resultaten zu gelangen, eine Arbeit von Jahrtausenden, wie uns das Poststammbuch erzählt. Wenn auch sein Verfasser sich in den Schleier der Anonymität gehüllt hat, so ist doch die recherche de la paternité hier nicht schwierig. Wem so viele Data zu Gebote stehen, von den ersten Spuren des Postwesens im alten Testament bis zu den Devisen der Feldpost im Juni 1871 beim Einzuge der Truppen, wer die Correspondenzkarten der Römer, wie sie Juvenal und Martial besingen, aus der Fülle der klassischen Literatur herauszufinden weiß, und selbst den Briefträger, den puer tabellarius sofort und an der richtigen Stelle zu seiner Verfügung hat, wer dann dem Postwagen folgt durch Italien, Frankreich, Deutschland über Berg und Thal bis zu der Sandbüchse des heiligen Römischen Reichs durch Sumpf und Sand: der muß einer der obersten Lenker der großartigen Verkehrsanstalt sein, sich ihr mit Leib und Seele gewidmet haben. Von seiner hohen Stellung herab hat er mit Leichtigkeit und feinem Kennerblick das historische Drama in Scene gesetzt, das die physische Mobilmachung der Menschheit darstellt, die mit der geistigen Förderung der Humanität so innig zusammenhängt. Und blicken wir in sein Stammbuch, so gehen die einzelnen Akte dieser Trilogie an uns vorüber, die Post in Sage, Dichtung und Geschichte.

Zuerst Hermes-Merkur, von Homer und Horaz besungen, der unfehlbare Nuntius des Jupiter, der immer pünktlich, die Elemente beherrschend, mit seiner Botschaft eintrifft; te canam magni Jovis et deorum nuntium, so beginnt das poetische Denkmal, das der Venusiner ihm gesetzt. Aber es vergeht eine geraume

Zeit, bis die geflügelten Sohlen des Botschafters, nur noch verwerthbar für die Poeten, die Gestalt eines sichtbaren Quadrupeden angenommen hatten. Und das Buch Esther, das von Gott und Göttern nichts weiß, giebt zuerst Zeugniß von dieser wunderbaren Metamorphose. Diese denkwürdigen Worte, die jeder hoffnungsvolle Postexpektant als sein geistiges Ursprungszeugniß sich ins Herz schreiben sollte, lauten: »Ahasverus, der da König war von Indien, bis an die Mohren über 127 Länder, er sandte die Briefe mit des Königs Ringe versiegelt durch reitende Boten auf jungen Mäulern.« Diese jungen Mäuler, ein Beweis ad hominem für die Darwinsche Lehre, sind die Ahnen der Briefträger, der Stafetten, der Couriere geworden, aller jener gespornten und gestiefelten Wesen, die, gleich den Centauren, ohne ein thierisches Piedestal nicht denkbar sind. Wenn der Papst auf seinen Fischerring deutend die Worte uns zuruft, daß die Pforten der Hölle den Fels Petri nicht überwinden werden, so haben die bescheideneren Beherrscher der Ungläubigen, die türkischen Sultane auf ihrem offiziellen Siegelring die Worte gravirt: »auch das wird vorübergehen.« Vorüber, vorüber heißt es auf jeder Entwickelungsstufe. Auf diesen Ruf, den die Geschichte der Menschheit und der Posten dauernd ertönen läßt, treten die persischen Rufposten ein, von denen Diodor berichtet: »Persien ist ein vielfach durchschnittenes Land und hat hohe natürliche Warten; auf diesen wurden einige von den Bewohnern postirt, welche die beste und stärkste Stimme hatten, sie schrieen sich die Botschaften zu von einem Ende der Provinz zum andern«. Mit diesen phonetischen, menschlichen Telegraphen, mit diesen Postbeamten, die zum Himmel schreien, war aber der große Cyrus nicht zufrieden und Xenophon erzählt hierüber, daß der König, nachdem er ermittelt hatte, welchen Weg *ein gut* gefüttertes Pferd bei einem Tagesritte zurücklegen könne, in solchen *Entfernungen* Stationen und Ställe für den Wechsel der Thiere einrichtete. Dies ist die historische Geburtsstätte der Relais, der untergelegten Pferde, der Extraposten. Und der biedere Herodot, der auch von dieser postalischen Einrichtung spricht, fügt hinzu: »etwas Schnelleres als diese berittenen Boten giebt es unter den Sterblichen nicht«. Der gewissenhafte Geschichtsschreiber ließ es sich nicht träumen, daß es im Lauf der Jahrtausende noch etwas Schnelleres unter den Sterblichen geben werde, als diese fein berechnete Harmonie der Menschen- und Pferdekräfte, und daß einst selbst die gut berittenen Nachfolger des Cyrus und Cambyses lächelnd auf diese primitiven Verkehrsmittel herabsehen werden. Hat doch der gegenwärtige Schah von Persien, ein Charakter- und Schahkopf seltener Art, erfüllt von dem Contact mit der europäischen Cultur, dem Baron Reuter die Erlaubniß zur Anlegung electrischer Telegraphen gegeben, und bald wird der große Nasreddin, der König der Könige, in wenigen Stunden es erfahren können, wie sich seine zahlreichen Freunde und Freundinnen in der Metropole der Intelligenz täglich befinden.

In der klassischen Zeit der Republiken von Rom und Athen blieb es bei dieser equestrischen Beförderung; die Griechen, beweglicher und schnellfüßiger als die trägen Orientalen und gesetzten Römer, brachten noch etwas Abwechselung in die Verwaltung der Verkehrsanstalten, indem sie für wichtige Fälle größeres Vertrauen in die Kraft eines patriotischen Menschen, als in die eines internationalen Pferdes setzten. Sie stellten Schnellläufer oder Tagläufer, sogenannte Hemerodromen an, und in der Biographie des Miltiades theilt uns sogar Cornelius Nepos den Namen eines so gewandten, jugendlichen Subalternbeamten mit. Es war Phidippos, der

in seiner schnellen Carrière den Lacedämoniern die Aufforderung zur sofortigen Hülfe überbrachte, da Gefahr im Verzuge und Darius Hystaspes die Republik mit einem Einfall bedrohte. Dagegen haben die Römer die Ehre, daß sie durch die vierfüßigen stationsweise vertheilten Cavaliere (dispositi equites) der ganzen gebildeten Welt den Namen und das Wort »Post« zum universellen täglichen Gebrauch verliehen haben. In der Römischen Kaiserzeit, als die Zügel des Staates straffer angezogen wurden, und die Büreaukratie sich ausbildete, wurde im ganzen Weltreich das Postwesen von der Regierung übernommen und an allen Orten wurden Posthaltereien eingerichtet. Die Beförderung von Personen geschah auf Eilwagen, rhedae, welche mit Pferden oder Mauleseln bespannt waren. Wenn heutzutage 60,000 Beamte, zwei ganze Armeecorps, im Deutschen Reiche unter den Fahnen der Post versammelt sind, so muß auch damals im römischen, das Erdtheile umspannte, ihre Zahl nicht gering gewesen sein.

Das Mittelalter mit seinem Feudalismus, der den Menschen nicht viel Bewegung gestattete, schreitet langsam vorwärts. Pilger, Klosterbrüder, wandernde Gesellen, hausirende Juden, umherziehende Metzger und reisende Kaufleute besorgten die Beförderung der Briefe. Erst als im fünfzehnten Jahrhundert die Städte sich entwickelten, fühlte der betriebsame Bürger die Nothwendigkeit einer regelmäßigen Verbindung, und Botenanstalten wurden angelegt. Im Jahre 1561 war es Franz von Taxis, der Brüssel und Wien durch reitende Boten in regelmäßige Communication setzte: nun folgten die fahrenden Posten, die sich von Hamburg bis Verona, von der Schweiz bis Holland erstreckten und außer der Correspondenz auch die Personen-, Packet- und Geldbeförderung sich zur Aufgabe stellten. Bald ist auch von Portounterschleifen die Rede. Es heißt in Beust's Postregal: »Es ist ein schnöder Undank der Leute, wann sie denen kostbaren Post-Aemtern das geringe Porto durch leichtfertigen Unterschleif zu entziehen suchen.« So gab es damals wie zu unseren Zeiten schon Leute, die danach strebten, »pro nihilo« noch befördert zu werden. Die postalische Suprematie der Fürsten von Thurn und Taxis in Süd- und Mitteldeutschland dauerte mehr als dreihundert Jahre, selbst die Eisenbahnen konnten den Thron des fürstlichen Briefträgers nicht erschüttern; erst der Donner der Schlacht von Königgrätz beseitigte das feudale Monopol, das Börne mit allen Pfeilen seiner Satire in der auch hier abgedruckten »Monographie der Postschnecke« nicht zu zerstören vermochte. Im Deutschen Norden hatten die staatsklugen Hohenzollern, die keine Götter neben sich duldeten, und ihre Souveränetät auf dem Felsen von Erz stabilitirten, schon längst das Posthorn annectirt und auch in dieser Beziehung vom Joch des heiligen römischen Reichs sich befreit; kleine Scharmützel mit der Taxis'schen Familie, die ihr göttliches Recht nicht mit der Post fahren lassen wollte, fanden noch in Folge dessen statt, aber die Marginalien des großen Kurfürsten in ihrem drohenden Lakonismus machten bald den Angriffen ein Ende. Diese Marginalien, wie auch die Friedrichs des Großen, das Postregal betreffend, sind in dem poetischen Theil unseres Buches in lustige Reime gebracht. Elegisch stimmen uns dagegen die Verse Victor Scheffel's, der dem letzten Schwager, dem der Dampf den Odem ausgeblasen, ein poetisches Monument gesetzt hat, indeß Julius Wolff, der geistvolle Nachschöpfer des Till Eulenspiegel, uns zeigt, daß der Krieg, wie Heraklit sagt, der Vater aller Dinge, selbst den Postillon in Balladenform wieder auferstehen läßt. So sind seine Heldenthaten im Kampfe mit Franctireurs durch den Mund des Dichters der dankbaren Nachwelt aufbewahrt worden.

Wie das Vorwort besagt, will das Poststammbuch eine Sammlung, eine Encyklopädie »alles Trefflichen und der Erhaltung Würdigen« sein, was sich in Poesie und Prosa auf die Post bezieht. Hat doch erst in jüngster Zeit die Nomenklatur des Briefverkehrs die Germanisten in Bewegung gesetzt, eine Arbeit, die nicht leicht zu bewältigen war und noch nicht vollendet ist, da es selbst dem genialen Schöpfer des Weltpostenlaufs, dieses für Deutschland so ruhmreichen Werkes, noch nicht vergönnt ist, das Wort »Adressat« in das geliebte Deutsch zu übertragen. Die folgenden Theile der Sammlung werden hoffentlich auch über diese unausgesetzten philologischen Bestrebungen etwas Näheres bringen. Es läßt sich eine reiche Ausbeute und Theilnahme erwarten, um so mehr, als der Reinertrag des Werkes, das im Decker'schen Verlag der Hofbuchdruckerei erschienen, der Kaiser Wilhelm-Stiftung für Postbeamte bestimmt ist; außerdem ist das Stammbuch sämmtlichen »Angehörigen und Freunden der Post« gewidmet. Aber wie groß, viele Millionen Seelen umfassend, ist dieser Freundeskreis! Wer hat nicht schon seine Gedanken und Gefühle dem Postboten anvertraut; von der bunten Fülle der aufgeklebten Werthzeichen geblendet, treten selbst unsere Kleinen in diese magischen Kreise, und sie werden Briefmarkomanen, noch ehe sie schreiben können. Und die erwachsenen Analphabeten in Italien, die sich der öffentlichen Schreiber bedienen, sie werfen das sauber geschriebene Diktat in den Briefkasten. Der Briefkasten ist der Vermittler der Geister, nur dem Barbaren ist er Blech!

Unsere ganze Existenz ist mit ihrer täglichen Nahrung von der Postverwaltung abhängig, ein Stillstand der Post würde den Tag sofort in Nacht verwandeln, wie früher der englische Sonntag, wo der Postverkehr gänzlich inhibirt war, über das Land einen schwarzen Schleier ausbreitete. Nach Rowland Hill hat es sich gezeigt, *daß je billiger* bis zu einem gewissen Punkt die Post ihre Preise stellt, desto größer der Kreis ihrer zahlenden Freunde wird, desto mehr ihre Einnahmen wachsen. Jeder Zeitungsleser, und wer ist es nicht, ist ein Angehöriger, ein Stammgast der Post, der gewiß auch diesem Stammbuch seine Theilnahme schenkt. Auch das geistige Salz, das große Waarenlager der Presse und des Buchhandels, muß im allgemeinen und fiskalischen Interesse von seinem Generalspediteur so gering wie möglich besteuert werden. Ist das Wort »Brief« von brevis kurz herzuleiten, so hat die Verkürzung in zweiter Potenz, die Correspondenzkarte, eine der wohlthätigsten Erfindungen, mit der Hälfte ihres Preises große Summen erzielt.

In seiner letzten Botschaft vom 7. December spricht der Präsident der Vereinigten Staaten die bedeutungsvollen Worte aus: »nächst den Freischulen ist das Postamt der große Erzieher des Volks«. Und in der That, nicht blos der Schulmeister, auch der Postmeister, der den Feind der Cultur vernichtet, gewinnt auch ruhmreiche Schlachten. Und wer den größten Sieg errungen, dem weihen wir gern den Stephanos, den Ehrenkranz, mit dem die Griechen in den olympischen Festspielen das gefeierte Haupt des Siegers bekränzten.

Hermann Lessing.

---

6. Die Türkischen Posten.

Von Herrn Postsecretair Unger in Constantinopel.

Zuverlässige Nachrichten über die Einrichtungen der Türkischen Post zu erhalten, ist, da gedruckte Postverordnungen so gut wie gar nicht vorhanden sind und die Beamten mit wenigen Ausnahmen nur ihre Muttersprache sprechen, mit kaum glaublichen Schwierigkeiten verbunden. Was Verfasser während seiner Beschäftigung beim Reichs-Postamt in Constantinopel durch persönliche Erkundigungen, sowie durch planmäßige Einlieferung von Sendungen aller Art in Erfahrung zu bringen vermocht hat, findet sich in dem Nachstehenden niedergelegt. Vorweg sei bemerkt, daß die Darstellung sich, mit besonderer Berücksichtigung Constantinopels, nur auf das Postwesen in dem unmittelbaren Besitzstande der Türkei mit Einschluß der Provinz Hedschas bezieht. Die Vasallenstaaten Rumänien, Serbien, Montenegro, sowie der unabhängige Theil Arabiens und die Afrikanischen Besitzungen sind außer Betracht geblieben.

Die ersten Anfänge der Türkischen Posten reichen in die Zeit nach der Eroberung Constantinopels im Jahre 1453 zurück. Damals bildete sich die Genossenschaft der Sehi, einer Art Läufer, welche mit großer Geschwindigkeit mehrere Meilen ohne Aufenthalt zurückzulegen vermochten und die eine lange und leichte Stange mit sich führten, mit deren Hülfe sie sich über die ihren Lauf hemmenden Gräben und kleinen Gewässer schwangen. Ursprünglich lediglich zu Staatszwecken benutzt, dehnten sie im Laufe der Zeit ihre Wirksamkeit auch auf Privatbesorgungen aus und vermittelten während mehrerer Hundert Jahre ausschließlich den postalischen Verkehr in der Türkei. Kaum 100 Jahre sind verflossen, seit Sultan Mustapha III. im russisch-türkischen Kriege sie durch berittene Couriere ersetzen und an den größeren Orten Relais zum Wechseln der Pferde errichten ließ; indessen erst nach weiteren 50 Jahren schritt man zur Gründung eines Postdienstes mit regelmäßig feststehenden Abgangs- und Ankunftszeiten.

Zu jener Zeit war Constantinopel der Mittelpunkt, von dem aus die Couriere nach allen Gegenden des Reichs entsendet wurden; in Stambul wurde daher in der Nähe der Moschee Yeni-Djami, auf die man beim Ueberschreiten der von Galata über das goldene Horn führenden hölzernen Brücke stößt, ein Central-Postamt errichtet, das auch die Diensträume des General-Postamts in sich schloß; 1863 trat eine Zweigstelle in Galata und vor wenigen Jahren eine weitere Zweig-Expedition in Pera hinzu.

Gegenwärtig stehen die Türkischen Posten, nachdem sie längere Zeit hindurch dem Geschäftskreis des Finanz-Ministeriums angehört, mit den Telegraphen vereinigt unter dem Nafié-Daïressi, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und werden von dem Kaiserlichen General-Post- und Telegraphenamte in Stambul verwaltet. Das Reich ist in 68 Postdirectionen eingetheilt, die sich ziemlich genau an die politische Eintheilung in Provinzen, Livas, anschließen und mit diesen häufig ihre Grenzen wechseln; es entfallen von ihnen 36 auf die europäische und 32 auf die asiatische Türkei. Die Geschäfte dieser Directionen, mit denen stets die Postanstalten und Telegraphenstationen vereinigt sind, werden von Chefs supérieurs und nachgeordneten Beamten wahrgenommen. In den kleineren Provinzialstädten befinden sich nachgeordnete Postanstalten, theilweis mit und theilweis ohne Tele-

graphendienst, bei denen die Geschäfte in dem einen Falle durch die Telegraphisten, im andern durch Privatpersonen versehen werden, die noch ein anderes Gewerbe nebenbei betreiben. Eigene Beamte würden in der That nicht genügende Beschäftigung finden, da alle nicht an einer Eisenbahn gelegenen Orte nur eine zweimal wöchentliche Postverbindung haben und der Dienst in der übrigen Zeit fast gänzlich ruht.

Die Zahl der Postämter beläuft sich, wenn die an den Sitzen der Postdirectionen befindlichen Postämter mitgerechnet werden,

in der europäischen Türkei auf 147,
in der asiatischen Türkei, mit Ausschluß der Inseln und Arabiens, auf 244,
auf den Inseln auf 9,
und in dem unmittelbaren Theile Arabiens auf. 29,

so daß es im Ganzen..... 429 Postanstalten giebt.

Das Gebiet des türkischen Reichs zu 41,723 Quadratmeilen mit 22,977,897 Einwohnern gerechnet, kommt demgemäß auf je 97 Quadratmeilen und je 53,562 Einwohner eine Postanstalt.

Der Voranschlag für den Zeitraum vom März 1875 bis zum März 1876 weist in Einnahme:

für Posten .... 12,000 Bourses,
für Telegraphen.............. 32,500 »

in Summa..... 44,500 Bourses oder 222,500 Lire
= rund 4,116,250 Mark,

in Ausgabe:

für Posten und Telegraphen zusammen .... 85,480 Bourses oder 427,000 »

auf, so daß sich ein Deficit von .... 204,500 Liren oder rund 3,783,250 Mark ergiebt.

Angenommen werden bei den Postanstalten: gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, gewöhnliche Zeitungen und sonstige Drucksachen, Waarenproben und Muster, sowie Sendungen mit baarem Gelde (Groups) und Packete mit angegebenem Werth; die beiden letztgenannten Gegenstände, Groups und Werthpackete, jedoch nur bei den Postämtern am Sitze der 68 Post-Directionen.

Postkarten, Postvorschüsse und Postanweisungen sind noch nicht eingeführt; ebensowenig vermittelt die Postbehörde den Zeitungsbezug. Die Personenbeförderung ist gleichfalls ausgeschlossen und mit der Annahme von gewöhnlichen Packeten befaßt sich die Post nur in gewisser Weise, die später noch erörtert werden wird.

Das Meistgewicht eines einfachen Briefes beträgt 3 Drammen oder 9,6 Gramm; für jedes weitere Dramm wird die Hälfte des Francos für einen einfachen Brief mehr erhoben. Die Festsetzung einer derartigen Taxprogression hat die Eigenthümlichkeit zur Folge, daß in den meisten Fällen das Franco für einen einzelnen Brief höher zu stehen kommt, als das Franco für zwei nach demselben Orte gerichtete Briefe von gleichem Gesammtgewichte. So kosten beispielsweise zwei Briefe nach Siwas im Gewicht von je 3 Drammen = 2mal 3 Piaster oder 6 Piaster, wohingegen ein einzelner 6 Drammen schwerer Brief nach Siwas für die ersten 3 Drammen = 3 Piaster, und für jedes fernere Dramm $1\frac{1}{2}$ Piaster mehr, also im Ganzen $7\frac{1}{2}$ Piaster kostet.

Behufs der Taxirung der Sendungen ist das gesammte Türkische Gebiet in 3 Zonen (Ringe) eingetheilt, deren Mittelpunkt Constantinopel bildet. Der ersten Zone gehören alle diejenigen Orte an, deren Entfernung von Constantinopel auf der Poststraße, also nicht in gerader Linie, höchstens 100 Poststunden oder 500 Kilometer beträgt; 1 Poststunde (Agatsch) gleich 3 Berri oder 5 Kilometer. Ihre Grenze wird ungefähr durch die Städte Silistria, Rustschuk, Ischtiman, Samakow, Manissa, Karahissar und Angora bestimmt. Die zweite Zone umfaßt alle 100 bis 200 Poststunden von Constantinopel entfernten Orte und wird durch die Städte Scutari in Albanien, Durazzo, Adana und Siwas abgegrenzt. Alle mehr als 200 Poststunden von der Hauptstadt entlegenen Orte gehören der dritten Zone an.

Das Porto für einen einfachen Brief nach einem Orte innerhalb desselben Ringes beträgt .... $1\frac{1}{2}$ Piaster oder $28\frac{1}{2}$ Pfennige,
für einen einfachen, zwei Ringe berührenden Brief 3 » » 57 »
für einen einfachen, sämmtliche drei Ringe berührenden Brief .... 6 » » 114 »

Dem obigen Porto tritt für alle irgendwie zur See beförderten Briefe noch 1 Piaster hinzu, wobei jedoch der Bosporus und das Rothe Meer nicht inbegriffen sind.

Einschreibbriefe kosten das doppelte Porto für gewöhnliche Briefe und $\frac{1}{4}$ Piaster für die Stempelmarke zum Einlieferungsschein.

Das Porto für Zeitungen beträgt ohne Unterschied der Entfernung:
für jedes Blatt einer kleinen Zeitung ...... $\frac{1}{4}$ Piaster oder $4\frac{3}{4}$ Pfennige,
» » » » größeren » ...... $\frac{1}{2}$ » » $9\frac{1}{2}$ »

Sonstige Drucksachen kosten für jede 25 Drammen $\frac{1}{2}$ Piaster.

Aus der Kaiserlichen Hauptdruckerei in Stambul herrührende Drucksachen unterliegen nur dem halben Porto.

Das Porto für Waarenproben und Muster, über deren Annahmebedingungen Verfasser trotz mehrfacher Erkundigungen nichts Zuverlässiges hat in Erfahrung bringen können, beträgt für die Occa (1280 Gramm) und für jede zurückzulegende Poststunde $\frac{1}{4}$ Piaster.

Das Porto für Groups ist in folgender Weise festgesetzt:
Je 1000 Piaster in gemünztem Golde kosten für jede Poststunde 3 Para,
» 1000 » » » Silber » » » » 6 »
» 1000 » » Metalliques » » » » 12 »

Beispielsweise kommt darnach die Uebermittelung von 1000 Piastern oder 190 Mark in Medjidiehs (Silber) nach dem 465 Poststunden auf dem Landwege von Constantinopel entfernten Bagdad auf $69\frac{3}{4}$ Piaster oder 13,25 Mark zu stehen.

Kupfermünzen werden zur Beförderung von der Post nicht angenommen.

Packete mit angegebenem Werthe unterliegen einem Porto von 3 Para für je 1000 Piaster und jede Stunde.

Briefpostsendungen, über welche ein Einlieferungsschein nicht zu ertheilen ist, können durch die an verschiedenen Straßenecken angebrachten Briefkasten oder an den Schalterfenstern eingeliefert werden. Die bislang an dem Hauptpostamte in Stambul befindlichen beiden Briefkasten sind seit einigen Wochen aus dem Verfasser unbekannten Gründen mit einem Brette zugenagelt.

Das Hauptpostamt ist ein aus Holz erbautes, einstöckiges, 80 Fuß langes und 70 Fuß tiefes Gebäude, das in seinem Erdgeschosse die Annahme-, Ausgabe- und

Abfertigungsräume und in dem darüber befindlichen Stocke die Räume des General-Postamts enthält. Das Telegraphenamt ist in Stambul in einem besonderen Gebäude untergebracht. Einen interessanten Anblick gewährt das Aeußere des Hauptpostamtes durch die mit untergeschlagenen Beinen auf langen Holzgestellen sitzenden Türkischen Briefschreiber, alte Türken mit ergrauten Bärten, im Kaftan und den Turban auf dem Kopfe. Verschleierte Frauen und Männer aller Nationen theilen ihnen ihre Angelegenheiten mit. Ohne die Miene zu verändern schreibt der Türke mit einer Feder aus Rohr, von rechts nach links, indem er den Zeigefinger der linken Hand als Unterlage benutzt, Nachrichten der verschiedensten Art, Geschäftsbriefe, Hochzeiten und Todesfälle und bekommt seinen Piaster für eine traurige, wie für eine frohe Meldung. Weiter vor ihnen haben Saráfs, Geldwechsler, an kleinen Tischen Platz genommen und befassen sich außer dem Wechseln mit dem Verkaufe der Stempelmarken.

Tritt man durch den an der Vorderseite befindlichen hohen Thorbogen in das Gebäude ein, so steht man in einem ziemlich weiten Raume, dessen rauchgeschwärzte Decke auf hölzernen Säulen ruht, zwischen denen auf Stangen die Tschántas, die zur Postbeförderung benutzten mächtigen schwarzledernen Brieftaschen hängen. Zur Rechten, zur Linken und im Hintergrunde befinden sich die Arbeitsräume; die kleinen Schalterfenster tragen auf Türkisch und Französisch die Bezeichnungen: Vente de timbres-poste; Lettres chargées; Poste locale; Distribution des lettres und Emballage de groups.

Eine hölzerne Treppe führt zu den oberen Gemächern; halbwegs gewahrt man seitwärts einen vergitterten Raum, in welchem die Beamten zu den vorgeschriebenen Stunden ihr Gebet verrichten.

Bis vor wenigen Jahren konnten Briefe frankirt oder unfrankirt zur Einlieferung gelangen. Für die unfrankirten gab es besondere Marken in dunkelbrauner Farbe, die auf der Rückseite des Briefes befestigt wurden und deren Werth sich die Postanstalten gegenseitig zutaxirten. Da jedoch durch dieses Verfahren Unredlichkeiten seitens einzelner Beamten nicht ganz verhindert werden konnten, so führte die Postverwaltung allgemein den Francozwang ein.

Die gegenwärtig zur Frankirung gültigen Marken bestehen in folgenden Sorten:

1) Marken auf lila Papier zum Werthbetrage von 10 Para,
2) » » grünem » » » » 20 »
3) » » gelbem » » » » 1 Piaster,
4) » » braunem » » » » 2 »
5) » » blauem » » » » 5 »
und 6) » » rothem » » » » 25 »

Außerdem werden gestempelte Briefumschläge im Werthe von 1½ Piastern zum Verkauf gestellt, welche den Francostempel in brauner Farbe auf der Rückseite des Umschlages tragen; die früher noch verkauften Briefumschläge zu anderen Werthbeträgen sind dem Verkehre neuerdings entzogen worden.

Die in den Briefkasten vorgefundenen gar nicht oder ungenügend frankirten Briefe gelangen nicht zur Absendung, sondern werden an einem der Annahmefenster zur Schau ausgestellt, und falls der Absender sich nicht meldet, nach einer gewissen Frist vernichtet. Alle Briefe und sonstigen Postsendungen müssen die Aufschrift, neben der etwaigen fremdländischen, auch noch in Türkischer Schrift enthalten. Es ist verboten, in gewöhnliche Briefe Gegenstände von Werth, Banknoten oder

Münzen einzuschließen; die Postbehörde hat das Recht, gewöhnliche Briefe, in denen sie einen derartigen Inhalt vermuthet, bei der Einlieferung zurückzuweisen.

Eingeschriebene Briefe brauchen nicht mehr, wie dies früher vorgeschrieben war, versiegelt zu sein. Will man eine derartige Sendung aufgeben, so hat man, falls man die Taxe nicht schon kennt, an einem der Schalter die Höhe des Portos zu erfragen, am zweiten die betreffenden Marken zu kaufen und am dritten den Einlieferungsschein ertheilen zu lassen. Ein solcher mit Arabischer Schrift gedruckter Schein lautet in Türkischer Sprache folgendermaßen:

»Journálnumerusu. Destérnumerusu.

Tá ahüt senedí.

Idjrethí.«

»Teslim olunmák üsré .... der ïali posta hanesinda mö .... möhürlü bir kitá mektúb teslím eïledeïnden we bunún nisámy wegtschile tá ahüdy bilidjerá ikikat idjrethí achs olunmúschdur fi sené .....«

Die Uebersetzung dieses Scheines, welche wegen des verwickelten Satzbaues der Türkischen Sprache sich schwer wörtlich wiedergeben läßt, lautet wie folgt:

»Journalnummer. Buchnummer.

Urkunde der Verpflichtungsübernahme.

Porto.«

»In Folge der Uebernahme eines versiegelten Briefes von .... an die am Meere gelegene Postanstalt in .... wird die ordnungsmäßige Ausführung der Uebermittelung übernommen und ist dafür das doppelte Porto entrichtet worden.«

»Im Jahre ....«

Der Einlieferungsschein wird seitens des Annahmebeamten mit seinem Namenszuge unterstempelt, der Brief selber in ein Annahmebuch eingetragen, dessen Seiten durch 2 eingeritzte Längsspalten in 3 Abtheilungen geschieden sind. Die erste Abtheilung dient zur Eintragung des Briefes mit Angabe des Absenders, des Empfängers und Bestimmungsorts; die zweite enthält das Formular zum Aufgabeschein; die dritte ist für den Rückschein bestimmt. Die beiden letztgedachten Formulare werden abgetrennt; der Rückschein wird einem jeden eingeschriebenen Briefe beigefügt. Derselbe hat vom Bestimmungsorte mit der Unterschrift des Empfängers versehen zurückzukommen und wird alsdann neben der Eintragung im Buch befestigt. Seine Zustellung an den Absender erfolgt nur in Nachfragefällen, und zwar unentgeltlich gegen Rückgabe des Einlieferungsscheines.

Für jede eingeschriebene Sendung wird dem Absender im Falle des Verlustes eine Entschädigung von 100 Piastern oder $18\frac{1}{2}$ Mark gewährt; der Anspruch an die Postverwaltung erlischt mit Ablauf eines halben Jahres.

Groups können in den Provinzen nur bei den Postdirectionen, in Constantinopel nur bei dem Haupt-Postamte in Stambul eingeliefert werden. Der Absender ist gehalten, den Geldbetrag baar einzuzahlen und die durch Postbedienstete stattfindende Verpackung zu überwachen. Die Uebermittelung größerer Beträge erfolgt in Beuteln, welche von der Post vernäht und auf den Näthen versiegelt, demnächst in kunstreicher Weise netzartig mit Stricken umschnürt und mit Handschlingen, sowie mit einem Streifen Pergament versehen werden, auf dem in Türkischer Schrift der Werthbetrag, Name und Wohnort des Empfängers angegeben

sind. Der Absender erhält einen Einlieferungsschein, welchen er zum Nachweise der Empfangsberechtigung dem Empfänger zu übermitteln hat. Letzter ist verpflichtet, den für ihn eingegangenen Group im Postamte zu öffnen und seinen Inhalt im Beisein eines Beamten festzustellen.

Im Falle des Verlustes wird für einen Group nur dann Ersatz geleistet, wenn derselbe gegen eine feststehende Gebühr von 6 Para für je 1000 Piaster und für jede Stunde noch besonders bei der Post versichert worden ist. Der Anspruch an die Postverwaltung erlischt mit Ablauf eines halben Jahres. Zu den mannigfachen Fällen, in denen die Ersatzverbindlichkeit der Postverwaltung ausgeschlossen bleibt, gehört auch das Abhandenkommen eines Groups durch Raub.

Die Beförderung der Posten findet, von den Eisenbahnen abgesehen, ausschließlich durch Pferde statt; nur auf den Strecken

von Varna nach Baltschik,
» Trapezunt » Erzerum und
» Beyrouth » Damaskus

sind seit einigen Jahren Wagen von sehr einfacher Bauart eingestellt.

Die Posten zerfallen in zwei Arten,

1) in solche, welche auf den Hauptlinien mit regelmäßig festgesetzter Abgangs- und Ankunftszeit befördert und durch berittene Tartaren begleitet werden;
2) in solche, welche auf den Nebenlinien verkehren und durch Amanedschis begleitet werden.

Tartaren und Amanedschis, bezüglich welcher Näheres weiter unten folgt, unterscheiden sich wesentlich von einander.

Haupt- und Nebenlinien enthalten Relais, welche zugleich stets Postanstalten sind, so daß die Anzahl der Relais der Zahl der Postorte, mit Abzug der an den Eisenbahnen gelegenen, ungefähr gleichkommt. Die Entfernung der Relais unter einander ist je nach der Lage der Städte verschieden, sie schwankt zwischen 6 und 12 Poststunden, bz. 30 und 60 Kilometer; es kommen jedoch weit größere Entfernungen vor, wie denn die längste Strecke von Adana nach dem nordwestlich gelegenen Ulükischla wegen des dazwischen liegenden Cilicischen Taurus 30 Poststunden oder 150 Kilometer beträgt, beiläufig die gerade Entfernung von Berlin nach Meißen.

Ein gutes Postpferd muß 20 Poststunden ohne Aufenthalt und ohne zu futtern zurücklegen können.

Bei jedem Relais wechseln sämmtliche Pferde, sowie die sie begleitenden Süredjis und gehen in der Regel mit der entgegenkommenden Post zurück. Die Tartaren indessen wechseln nicht an den Relais; sie begleiten die Post auf ganz bedeutende Entfernungen und nur auf den längsten Linien tritt ein einziges Mal ein anderer Tartar an ihre Stelle. Geborene Reiter und gleichsam auf den Pferden aufgezogen, besitzen diese Leute eine kaum glaubliche Kraft und Ausdauer im Ueberwinden der ärgsten Strapazen. Gewohnt, auf den Pferden zu schlafen, durchreiten sie mit der größten Schnelligkeit Tag und Nacht Strecken bis zu 8 Tagereisen, indem sie nur an den Relais 3 oder höchstens 4 Stunden Ruhe finden.

Zur Sicherstellung der zur Postbeförderung nöthigen Pferde wird seitens der Verwaltung für jede Provinz ein Unternehmer ermittelt, welcher vertragsmäßig die Hergabe der Pferde und Süredjis übernimmt. Der in der Regel auf den Zeitraum mehrerer Jahre abzuschließende Vertrag wird durch den General-Postdirector entworfen und unterliegt zu seiner Gültigkeit der Genehmigung des Ministers der

öffentlichen Arbeiten. Als Grundbedingung des Vertrags ist anzusehen, daß der Unternehmer für jedes Pferd und jede von demselben zurückgelegte Poststunde eine Vergütung von $2\frac{1}{2}$ Piastern empfängt. Die Unterhaltung der Relais kommt nach den Angaben eines hohen Türkischen Beamten den Staat auf jährlich 45,000 bis 50,000 Lire zu stehen.

In früherer Zeit liefen sämmtliche Posten von Constantinopel aus; seitdem indessen mit dem Bau von Eisenbahnen vorgegangen ist, werden auch diese zur Beförderung benutzt; ebenso bedient sich die Postverwaltung der eigenen und in sehr beschränkter Weise auch der fremden Schiffe. So ist denn die Zeit, daß die Tartaren von Constantinopel selbst ausritten, vorbei; sie übernehmen nur noch an den betreffenden Tagen im Hauptpostgebäude die nach Anatolien und Rumelien gehenden Posten und benutzen, soweit es angeht, die Eisenbahnen von Haida-Pacha bei Scutari nach Ismid, beziehungsweise von Constantinopel über Adrianopel nach Sarembey.

Die zur Zeit bestehenden Hauptlinien der asiatischen Türkei sind folgende:

1. Eine Linie Samsun-Bagdad. Das jeden Mittwoch Abend von Constantinopel nach Trapezunt gehende Türkische Boot befördert die Post zur See und giebt dieselbe in Samsun, wo es in der Regel in der Nacht vom Freitag auf den Sonnabend eintrifft, heraus. Von dort begleitet ein Tartar die Post über Amasia, Tokat, Siwas und Malatia, an welchem Ort der Euphrat überschritten wird, nach Diarbekr. In Diarbekr wechselt der Tartar und ein zweiter bringt die Post, immer am rechten Ufer des Tigris entlang, durch Mesopotamien über Mossul nach Bagdad. Auf der gesammten Strecke von Samsun bis Bagdad werden 31 zwischenliegende Relais berührt; die Entfernung beträgt 328 Poststunden oder 1640 Kilometer, welche bei günstiger Jahreszeit in 15 bis 16 Tagen zurückgelegt zu werden pflegen.

2. Eine zweite, 157 Poststunden oder 785 Kilometer lange Linie geht von Ismid über Angora und Kaissarieh nach Siwas. Die Post wird jeden Mittwoch Abend bis Ismid mit der Bahn befördert und berührt bis zu ihrem Bestimmungsorte 18 Relais.

3. Eine dritte Linie läuft bis zu dem $1\frac{1}{2}$ Tagereisen hinter Ismid liegenden Orte Moudournou mit der ebengenannten Strecke zusammen und zweigt von dort über Osmandschyk, wo sie den Kisil-Irmak schneidet, nach Amasia ab. Bei 16 Relais hat sie eine Länge von 140 Poststunden oder 700 Kilometern.

4. Auf der vierten Linie wird die Post jeden Mittwoch Abend aus Ismid nach Konia, dem alten Iconium, befördert; sie berührt auf ihrem Laufe Eskischehr und Kutahia, hat 13 Relais und ist 122 Poststunden oder 610 Kilometer lang.

5. Die fünfte, 310 Kilometer lange Strecke mit 6 Relais ist Kassaba-Kutahia. Das jeden Mittwoch 5 Uhr Abends nach Alexandria gehende Aegyptische Boot nimmt die Post bis Smyrna mit, von wo sie mit der Bahn nach Kassaba befördert wird.

6. Eine sechste Linie führt von Beyruth und Damascus über Aleppo, Alexandrette und Adana, im Ganzen 20 Relais berührend, nach Konia. Die Post wird bis Beyruth in der einen Woche mit einem Türkischen, in der zweiten Woche, und zwar unentgeltlich, mit dem Postdampfer des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd befördert, welcher Donnerstags 4 Uhr Nachmittags von Constantinopel ausläuft und in Beyruth am nächstfolgenden Donnerstage in der Frühe eintrifft. Der 230 Poststunden oder 1150 Kilometer lange Weg bis Konia wird bei günstiger Jahreszeit in der Regel in weiteren 10 bis 11 Tagen zurückgelegt.



7. Endlich verbindet eine siebente, 505 Kilometer lange Linie mit 11 Relais die Städte Trapezunt, Erzerum und das am Südfuße des Ararat auf der Persischen Grenze gelegene Bajazid.

Von den durch Tartaren berittenen Linien der europäischen Türkei ist die längste:

1. Die Linie von Sarembey nach Banjaluka, zum Anschlusse an die zur Oesterreichischen Grenze führende Eisenbahn. Sie hat 17 Relais bei einer Ausdehnung von 850 Kilometern und führt über Scopia, Prischtina, Novibazar und Serajewo. Die Post wird einmal wöchentlich jeden Montag mit dem 7 Uhr Morgens aus Constantinopel abgehenden Zuge befördert; die an der Bahnstrecke bis Sarembey gelegenen Orte haben dagegen tägliche Verbindung.

2. Eine zweite Linie, 495 Kilometer lang, mit 9 dazwischenliegenden Relais, führt von Adrianopel nach Widdin an der Serbischen Grenze. Sie überschreitet bei Kesanlyk den Balkan, erreicht bei Rahowa die Donau und läuft von dort aus längs des Stromes weiter.

3. Eine weitere Linie verbindet Adrianopel mit Rustschuk, indem sie Islimia und Schumla berührt. Sie hat 9 Relais und eine Ausdehnung von 340 Kilometern.

4. Auf der vierten Straße — 260 Kilometer lang, mit 4 Relais — wird von Tatar-Bazardschyk aus die Post über Ichtiman und Sofia nach Nissa befördert.

5. Eine fünfte Linie führt von dem an der Bahnstrecke Salonique, Elleshau gelegenen Orte Köprülü nach Scutari in Albanien. Bei einer Länge von 420 Kilometern berührt sie 7 zwischenliegende Relais. Jeden Donnerstag wird die nach Macedonien und Albanien bestimmte Post mittelst eines Türkischen Dampfers von Constantinopel nach Salonique gebracht. Dasselbe Boot legt später in Volo an und landet dort die Post für die

6. sechste Straße von Volo nach Janina, mit 3 Relais und einer Ausdehnung von 240 Kilometern.

Mit Arabien besteht nur eine einmal monatliche Postverbindung mittelst des jeden 13ten nach Port Said, Dschebdah und Hodeida abgehenden Dampfers des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyds.

Das Eintreffen der Posten in Constantinopel erfolgt alle Donnerstage aus Rumelien und alle Sonntage aus Anatolien.

Jede auf einer Hauptstraße beförderte Post wird durch einen für die gesammte Ladung verantwortlichen Tartaren, sowie durch 8 berittene und bewaffnete Zaptiés (Polizeisoldaten) und durch Süredjis begleitet, von denen je einer die Aufsicht über drei Packpferde zu führen hat. Die Zahl der Pferde richtet sich lediglich nach der Anzahl der Posttaschen, Groups und Musterpackete. Da im Innern Klein-Asiens und Syriens die gangbarste Münze in Baeschliks (Metallique) besteht und diese bei der Versendung einen großen Raum einnehmen, so ist die Menge der Groups in der Regel bedeutend. Es kommt daher häufig vor, daß die von Bagdad in Samsun eintreffende Post für Constantinopel durch 40 Pferde und mehr befördert wird. Die zu versendenden Groups und Musterpackete werden in große, lederne Doppelsäcke (Hébés) eingepackt, die durch ein breites auf dem Sattel zu befestigendes Mittelstück verbunden sind, so daß die Säcke auf beiden Seiten des Pferdes herniederhängen. Die Briefpostgegenstände werden in Tschántas, geräumige und ähnlich wie die Hébés eingerichtete Posttaschen aus schwarzem Leder, niedergelegt. Nur die an den Haupt-

linien gelegenen größeren Orte und Leitpostanstalten wechseln unter sich besondere Tschántas aus; alle anderen Briefpostgegenstände kommen vorsortirt und abgebunden zusammen in eine einzige Tasche.

Wenn eine Post sich unterwegs befindet, so reiten vier der Zaptiés zur Sicherheit in einiger Entfernung vorauf; ihnen folgen in langer Reihe die Süredjis, je einer mit drei bepackten Pferden hinter sich; nach ihnen kommt erst der Tartar und durch vier andere Zaptiés wird der Zug geschlossen.

Der Tartar nimmt Offiziersrang ein und empfängt seine Besoldung von der Postverwaltung. Er trägt als Kopfbedeckung den Fez, mit einem bunten Tuche aus Brussaseide umwunden, dessen lange Enden beim Ritte weit in der Luft nachflattern, und ist in schlechter Jahreszeit über der Türkischen Kleidung mit einem bis auf die Füße reichenden rothgefütterten Mantel angethan; im breiten Gürtel steckt sein Messer, die kurze Pfeife, das Feuerzeug und der gefüllte Tabaksbeutel. Beim Reiten schwingt er in der Hand eine Peitsche mit 15 Fuß langer Geißel, mit der er nicht nur sein eigenes Pferd, sondern auch die Pferde der vor ihm trabenden Süredjis zu schnellem Lauf antreibt.

Der Tartar genießt im Innern des Landes ein großes Ansehen und hat eine bedeutende Gewalt; er ist eine geradezu geheiligte Person. Selbst ein Räuber wird, wenn er Muselmann, sich nie an einem Tartaren vergreifen. Schon oft haben Räuberbanden aus sicherem Hinterhalte Zaptiés und Begleitung niedergeschossen und versprengt — der Tartar ist noch stets mit dem Leben davon gekommen. Allein dafür verantwortlich, daß die Post so schnell als möglich ihren Bestimmungsort erreicht, läßt er, wenn irgend die Beschaffenheit des Bodens es erlaubt, die Pferde in gestrecktem Laufe gehen. Die Posten treffen daher im Sommer ziemlich regelmäßig zur bestimmten Stunde ein; im Winter freilich halten Schnee und ausgetretene Gewässer den Zug mitunter Tage lang an einem Orte auf.

Wird von dem Zuge ein Relais erreicht, so erheben schon weit vor den Thoren der Stadt, um den Posthalter von der Ankunft in Kenntniß zu setzen, Tartar, Zaptiés und Süredjis ein geradezu betäubendes Geschrei, in das sich unausgesetztes Klatschen mit der Peitsche mischt. Vor dem Posthause wird angehalten, Kaffee und der gestopfte Tschibuk stehen für den Tartaren schon bereit. Dieser überliefert seine Post, pflegt, so lange es seine Zeit erlaubt, der Ruhe, übernimmt alsdann die zugehenden Sendungen und jagt, nachdem er die Pferde gemustert, mit neuer Begleitung wieder weiter in das Land hinaus.

Aus dieser Art und Weise der Beförderung wird nun auch klar, warum Personen mit der Post nicht reisen können. Wohl Niemand würde im Stande sein, auf längere Zeit die mit der Reise verbundenen Anstrengungen zu ertragen, und wer aus Ermattung an einem Relais zurückbleiben müßte, wäre volle sieben Tage auf die Ankunft der anderen Post zu warten genöthigt. Nur auf geringe Entfernungen können Reisende, falls sie mit einem besonderen Firman des Großveziers versehen sind, zusammen mit der Post Beförderung erhalten, aber auch dann nimmt der Tartar keine Rücksicht auf sie. Zu größeren Strecken muß man die Pferde von dem Posthalter miethen, letztere sind jedoch verpflichtet, keine höhere Vergütung als 3½ Piaster für das Pferd und jede Poststunde, sowie 5 Piaster täglich für den Süredji zu fordern, wobei die wirkliche Zeit, in welcher der Reisende eine Poststunde zurücklegt, nicht in Betracht kommt.

Was nun die früher erwähnten Amanedschis betrifft, so stehen diese nur in

einem vertragsmäßigen Verhältnisse zur Postverwaltung. Ihr Name bedeutet »Vertrauensmann«, von Amanéd, Vertrauen, und dschi, der eine Person bezeichnenden Anhängsilbe. Sie befördern erstens die Posten auf den von den Hauptlinien nach den größeren Städten ausgehenden Nebenzweigen und befassen sich zweitens ausschließlich mit der Uebermittelung gewöhnlicher Packete. Welche Portosätze sie für die letzteren erheben, hat Verfasser nicht zuverlässig feststellen können; sicher ist jedoch, daß sie von jeder Lire, welche sie einnehmen, der Postverwaltung einen bestimmten Abtrag leisten müssen. In früherer Zeit befaßten die Amanedschis sich gleichzeitig mit der Annahme und Beförderung von Briefen; seitdem indeß der Briefversandt ausschließliches Recht des Staates ist, dürfen sie nur noch mit Marken frankirte Briefe übernehmen; der bei der gesetzwidrigen Beförderung Betroffene hat als Strafe für jeden der bei ihm gefundenen Briefe das doppelte Porto zu erlegen.

In Constantinopel wird die Ankunft einer Post durch im Hauptgebäude aufgehängte Tafeln jedesmal bekannt gemacht. Die mitgekommenen Briefpostgegenstände werden einen Tag lang zur Ausgabe gestellt und die übrig gebliebenen am folgenden Tage durch den Briefträger dem Empfänger gegen Entrichtung einer Bestellgebühr von 1 Piaster überbracht. Was die Bestellung der Stadtpostbriefe anbelangt, so sind zur besonderen Wahrnehmung dieses Dienstzweiges die Eingangs erwähnten Zweigstellen in Pera und Galata gegründet worden; dieselben nehmen zwar auch Briefpostsendungen nach anderen Orten an, das Porto für dieselben kommt jedoch um einen Piaster höher, als in Stambul, zu stehen. Der Stadtpostdienst ist noch ein junges Unternehmen. Zuerst übertrug im Jahre 1864 die Regierung einem griechischen Unternehmer, Namens Lianos, dessen Theilhaber ein gewisser Stampa war, die Befugniß, gegen Erhebung der Gebühren für seine Rechnung die Orts- und Landbriefbestelluug in Constantinopel ausüben zu lassen. Die Pachtsumme war eine sehr bedeutende und das Unternehmen bestand daher nur wenige Jahre, wonächst die Postverwaltung den Stadtpostdienst für eigene Rechnung wahrnehmen ließ. Die Gebühr beträgt im ganzen Orts- und Landbestellbezirke für jeden 3 Drammen schweren Brief 1 Piaster. Die an verschiedenen Straßenecken angebrachten Briefkasten werden im Laufe des Tages dreimal geleert. Seit einigen Jahren sind in den größeren Orten des Bosporus, sowie in Scutari und Kadikoei noch weitere Zweigstellen errichtet worden, welche sich mit der Annahme von Briefpostgegenständen und dem Verkaufe von Marken befassen; zwischen ihnen und den Postanstalten Galata's und Pera's ist mittelst der Böte der Gesellschaften Chirket-i-Hairie und Azizié eine dreimal tägliche Postverbindung, am Morgen, Mittag und Abend, hergestellt.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Allgemeine Postverein, welcher durch den am 1. Januar d. J. erfolgten Zutritt Frankreichs einen seine Wirksamkeit auf das Erfreulichste vervollständigenden Abschluß erlangt hat, wird von hervorragenden Organen der Tagespresse in den Uebersichten, die beim Beginn des neuen Jahres dem abgelaufenen Jahreszeitraum gewidmet zu werden pflegen, zu den bedeutendsten Erfolgen des Jahres 1875 gerechnet.

»Mit Befriedigung«, sagt u. A. die Augsburger Allgemeine Zeitung, »darf man eigentlich nur auf die Entwickelung des Allgemeinen Postvereins, diese wirklich

in großem Styl entworfene und eingeführte völkerverknüpfende Einrichtung, blicken. Die ausstehenden Genehmigungen der Staatsregierungen, welche in Bern dem Vertrag ohne Weiteres beigetreten waren, gingen der Reihe nach rasch ein. Auch das lange zögernde und zurückhaltende Frankreich erklärte im März ausdrücklich seinen Beitritt (mit Vorbehalt der Genehmigung durch die Nationalversammlung), unter der Voraussetzung, daß für Frankreich der Vertrag nicht mit dem 1. Juli 1875, sondern erst mit dem 1. Januar 1876 in Kraft trete. Vor Kurzem aber brachte der Telegraph die erfreuliche Kunde, daß auch die Ostindische Regierung ihren Beitritt zu dem Weltpostvertrag anmeldet*).«

Mit treffenden Worten gedachte ferner das Journal des Débats der anfänglichen Sonderstellung Frankreichs. Wir lassen den betreffenden Artikel in auszugsweiser Uebersetzung folgen.

»Das Jahr 1875 bietet uns einen großartigen ökonomischen und administrativen Fortschritt, nämlich die Gründung des Allgemeinen Postvereins als Folge des Berner Vertrags. Alle Europäischen Mächte, ohne Ausnahme, sind diesem wohlthätigen Vertrage beigetreten. Anfangs bereitete Frankreich, oder vielmehr einige Schwarzseher in Frankreich, dieser Reform eine mißgünstige Aufnahme. Dank dem Himmel, hat schließlich der gesunde Menschenverstand den Sieg über die Vorurtheile der Routine und über diese sonderbare nationale Eigenliebe davon getragen, welche das Prestige des Landes zu erhöhen wähnt, indem sie das letztere isolirt. Die Errichtung des Allgemeinen Postvereins ist ein großes civilisatorisches Werk. Fortan kostet ein Brief von Paris nach St. Petersburg nur 5 Centimen mehr, als ein solcher von Paris (les Ternes) nach Neuilly. Die ermäßigten Taxen für Waarenproben, Geschäftspapiere und Zeitungen, die bereits bewilligten oder doch schon vorbereiteten Erleichterungen für eingeschriebene Briefe und für Briefe mit Werthangabe werden die weitere Entwickelung der höchst wichtigen commerziellen und socialen Beziehungen zwischen den verschiedenen Ländern des Allgemeinen Postvereins außerordentlich fördern. Unsere Verwaltung hat vernünftigerweise das große Opfer gebracht, welches man seit einigen Jahren von ihr forderte, und welches ihr ohne Zweifel nicht sonderlich schwer fallen wird, nämlich die Erhöhung des Gewichts des einfachen Briefes auf 15 Gramm. Es ist nicht zu leugnen, daß unser interner Postdienst noch Manches zu wünschen und zu verbessern übrig läßt. Die Tarife sind noch außerordentlich hoch. Sobald sich unsere Finanzlage genügend verbessert, und die neuerlichen Ueberschüsse der Abgaben sich nicht nur als ausnahmsweise und vorübergehende erwiesen haben werden, sobald ferner die Umwandlung unserer Staatspapiere zu 5 Prozent in solche zu 4½ Prozent dem Staatsschatze neue Quellen eröffnet haben wird, dann, so hoffen wir, wird man auch unsere interne Brieftaxe ermäßigen, und nicht etwa auf 20 Centimen, wie früher, sondern auf 15 Centimen. Unterdessen werden wir ein wachsames Auge auf die Erträgnisse der Post in den nächsten Vierteljahren haben und wir werden sehen, ob diese Einnahmen in Folge der durch den Berner Vertrag eingeführten Erleichterungen beträchtlich oder selbst empfindlich vermindert worden sind. Aus der letzten Botschaft des Generals Grant haben wir ein Wort herausgegriffen, welches in Frankreich wiederholt zu werden verdient: »Nächst der Schule«, sagt er, »ist die Post der große Lehrmeister des Volks«. Diese

*) Anmerk. d. Redakt. Die Verhandlungen über den Beitritt Ostindiens haben inzwischen in Bern begonnen.



Maxime ist noch nicht ganz vollständig, die Post ist oft auch ein großer Tröster, und jede Reform, welche den häufigen Gebrauch derselben Jedermann zugänglich macht, ist nicht allein von materiellem Nutzen, sondern auch moralisch wohlthätig.«

Postvertrag zwischen Frankreich und Brasilien. Zwischen Frankreich und Brasilien ist am 30. März 1874 ein neuer Postvertrag abgeschlossen worden, welcher am 1. Januar 1876 in Kraft tritt.

Die Portosätze sind wie folgt normirt:

frankirte Briefe 1 Frank für je 15 Gramm oder einen Theil von 15 Gramm;
Drucksachen und Waarenproben 15 Centimen für je 40 Gramm oder einen Theil von 40 Gramm. Für unfrankirte Briefe tritt ein fester Zuschlag von 30 Centimen hinzu.

Das Porto für frankirte Briefe wird in der Weise getheilt, daß Frankreich 25 und Brasilien gleichfalls 25 Centimen bezieht; der Rest von 50 Centimen bildet die Vergütung für den Seetransport. Das Zuschlagporto von 30 Centimen bezieht die Verwaltung des Bestimmungslandes ungetheilt. Von der Taxe für Drucksachen nach Brasilien erhält Frankreich 4 Centimen, Brasilien 3 Centimen; für Drucksachen nach Frankreich entfallen für Brasilien 4 Centimen, für Frankreich 3 Centimen; der Rest von 8 Centimen bildet das Seeporto.

Die Portosätze sind annähernd denjenigen gleich, welche für die in directen Deutsch-Brasilianischen Briefpacketen über Frankreich oder England ausgetauschten Briefsendungen erhoben werden. Für die über Hamburg oder Antwerpen beförderte Deutsch-Brasilianische Correspondenz gestalten sich jedoch die Portosätze billiger, nämlich: für Briefe 50 Pfennig = 62½ Centimen und für Drucksachen und Waarenproben 10 Pfennig = 12½ Centimen.

Wenn nach dem Französisch-Brasilianischen Postvertrage die Portotheilung noch nach altem System unter Beibehaltung der Abrechnung für jeden einzelnen Brief stattfindet, und für Drucksachen und Waarenproben noch die früher in Frankreich übliche Gewichtsprogression von 40 zu 40 Gramm beibehalten ist, so wird dies darauf zurückzuführen sein, daß der gedachte Vertrag noch vor dem Berner Postvertrag abgeschlossen ist.

Postvertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Canada. Zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Canada ist ein Postvertrag abgeschlossen worden, welcher mit dem 1. Februar 1875 in Wirksamkeit getreten ist. Die Bestimmungen dieses Vertrages beziehen sich auf die Versendung und den Austausch von Briefen, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben. Für derartige zwischen den beiden Ländern zur Auslieferung kommende Gegenstände ist Frankirungszwang eingeführt. Das Franko wird nach der Inlandstaxe des Absendungslandes erhoben. Dieselbe beträgt zur Zeit in beiden Ländern:

für Briefe .... 3 Cents = 12½ Pf. für je ½ Unze oder einen Theil dieses Gewichts,
für Postkarten .... 1 Cent = 4⅙ Pf.,
für Drucksachen, Waarenproben ꝛc. 1 Cent = 4⅙ Pf. für den einfachen Gewichtsatz.

Eine Abrechnung zwischen beiden Ländern findet nicht statt; jedes derselben behält die erhobenen Gebühren ungetheilt.

Transatlantisches Kabel. Der Bruch im Kabel der directen Vereinigten Staaten-Linie, welcher durch den Dampfer Faraday inzwischen ermittelt und ausgebessert worden ist, fand sich in einer Tiefe von siebzig Faden und war augenscheinlich durch einen Anker oder Grundhaken herbeigeführt worden.

Aus der Oase El-Chargeh. Dem Ausfluge, welchen der berühmte Afrikareisende Dr. G. Schweinfurth im Frühjahr 1874 nach der zwanzig Deutsche Meilen im Westen von Theben gelegenen Oase El-Chargeh unternahm, verdanken wir werthvolle, durch Petermann's geographische Mittheilungen der Oeffentlichkeit zugänglich gemachte Aufschlüsse über die ehemalige Blüthe dieses jetzt so vernachlässigten und beinahe vergessenen Ländchens. Ein besonderes Interesse bietet namentlich der Umstand, daß hier auch die aus dem gewöhnlichen Alltagsleben altersgrauer Vorzeit herrührenden Bauten und Inschriften in der regenlosen Atmosphäre und bei der lediglich graduellen Abnahme der Bevölkerung in einer Ursprünglichkeit erhalten worden sind, welche anderwärts längst dem Zahne der Zeit und der Zerstörung durch Menschenhand gewichen ist.

»Im eigentlichen Aegypten«, sagt unser Gewährsmann, »im ägyptischen Nilthale ist wenig von altem Mauerwerk aus ungebrannten Backsteinen übrig geblieben, theils in Folge der Nilüberschwemmungen, theils durch Verwendung des herrenlosen Materials zu neueren Bauten. Man muß in die Oase gehen, um sich zu überzeugen, daß man aus ungebrannten Ziegeln ebenso große und ebenso zierliche Bauten mit Gewölbe-Construction (als Ersatz für das mangelnde Holz) mit graziösen Thür- und Fensteröffnungen, Treppen, Nischen ꝛc. herzustellen vermag, wie aus gebrannten. Die heutigen Aegypter betreiben die Zubereitung und Formung dieser Rohziegel zu nachlässig, um mit ihnen etwas Dauerhaftes aufstellen zu können. Die wohlerhaltenen Erdbauten der Oase kann man mithin unbedenklich als eine kaum anderswo zur Schau gebotene Specialität derselben hinstellen«.

Von der ehemaligen Bevölkerung und ausgedehnten Cultur der Oase El-Chargeh sprechen deutlich genug fünf gewaltige Römerburgen, deren hohe Mauern aus ungebrannten Ziegeln, Dank dem Klima, den vernichtenden Einflüssen der Zeit widerstanden haben. Ueber zweihundert noch gegenwärtig sichtbare Brunnen, von denen kaum der dritte Theil heutzutage die Bewässerung der Felder besorgt, legen ein weiteres Zeugniß dafür ab.

Ein noch größeres Interesse als die vorhandenen Denkmäler aus den letzten Zeiten des Römischen Heidenthums beanspruchen indeß die zahlreichen Ueberbleibsel von Bauten aus den ersten Jahrhunderten des Christenthums, dessen früheste Geschichte so eng mit der der Oasen verknüpft ist. El-Bagauât, wie gegenwärtig die christliche Nekropolis von Hibe, 5 Kilometer nördlich von El-Chargeh, genannt wird, spricht deutlicher als die abhanden gekommenen Documente der Geschichte es zu thun vermöchten für den ehemaligen Wohlstand jener alten christlichen Niederlassung. Gegen 150 bis 200 ziemlich mannigfaltig gestaltete, meist vortrefflich conservirte Mausoleen erheben sich, straßenartig in Reihen neben- und übereinander geordnet, amphitheatralisch am Abhange des sanft ansteigenden Hügels, überragt von einigen umfangreicheren mit Säulen und Kuppeln geschmückten Bauten, und gewähren noch jetzt den Anblick eines wohlgebauten Städtchens.

Eine wohlerhaltene Klosterruine, 2 Kilometer nördlich von dieser Todtenstadt, bildet mit den über 40 Fuß hohen Mauern ein Viereck, an welches sich außen noch

einige kleine Nebenbauten anlehnen, sämmtlich von rohen Ziegeln errichtet. Auf der Höhe des tafelförmigen Vorhügels hinter der Klosterruine verrathen in Sandstein hin und wieder eingeritzte Zeichen die lange Reihe von Generationen, welche seit Christi Geburt über diese öden, kaum einmal im Jahre von einigen Regentropfen benetzten Stein- und Sandflächen dahingeschritten sind, ohne andere Spuren ihrer Existenz zu hinterlassen als Thongemäuer und einige griechische Buchstaben oder Kreuze. Zwei in den Sandstein gekratzte Fußtapfen-Umrisse und dabei das Wort »ΑΠΑΚΙΡΕ« (d. h. Vater, Herr) verdienen besonders Erwähnung.

Am südwestlichen Abhange des neun Kilometer im Norden von El-Chargeh gelegenen Gebel-el-Têr, auf senkrecht abfallenden Felswänden von weißer Kreide finden sich eine Unmasse Inschriften in rother Farbe, welche aus den verschiedensten Epochen unserer Zeitrechnung datiren. An diesem unzugänglichen öden und verlassenen Orte, wo nur die Felsentaube, welche in den Rissen der hohen Kreidewände nistet, wenige Male im Laufe der letzten Jahrhunderte den Fuß eines Jägers hingelockt haben mag, hat keine fanatische Hand die spärlichen Ueberlieferungen einer der Vergessenheit anheimgefallenen Geschichte verunglimpft. Griechische und demotische Inschriften, manche von großem Umfange und mit feinen Charakteren auf den glatten Stein gemalt, folgen und kreuzen sich daselbst im bunten Wechsel. Tausend und zweitausend Jahre lang hat der Sturmwind diese versteckten Thäler durchjagt und doch ist Alles unverändert geblieben bis auf den heutigen Tag. Kaum, daß hier und da ein dünnes Kreideplättchen sich unter den rothen Schriftzügen von der Masse des Felsens loszutrennen beginnt.

Nirgends gewinnt der Beschauer eine lebhaftere Vorstellung von der unendlichen *Langsamkeit*, mit welcher in diesen fast regenlosen Gebieten der Zahn der Zeit an der Umgestaltung der Erdoberfläche arbeitet, der Zeit, welche mit gleichem Maße *gemessen*, anderwärts die gewaltigsten Veränderungen geschaffen. Hier hat ein ΗΡΑΚΛΗΟC seine Anwesenheit notirt, daß er geopfert »ορνιθια και παντα αγαθα« (Vögelchen und alles Gute), dort ein Aegypter mit demotischen Schriftzügen einen langen Bericht verzeichnet mit dem Datum »im 9. Jahre des Trajan«; dann wieder folgen griechische Cursivschriften mit koptischen Kreuzen, und die Namen der Patriarchen und Apostel wechseln mit römischen Heidennamen.

Jeder Gebildete schließt sich wohl gern dem Wunsche unseres obengenannten Gewährsmanns und Entdeckers dieser merkwürdigen geschichtlichen Ueberreste an, daß die Alterthums- und Geschichtsforschung jenen beredten Urkunden aus der Zeit der christlichen Vorgeschichte die verdiente Aufmerksamkeit zuwenden möge.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Aus allen Welttheilen**, von Prof. Otto Delitsch. Januar 1876.

Die Hörselberge bei Eisenach. Von Otto Thomas. — Japan. Aus dem Tagebuche von Dr. Ernst Böhr, Marine-Stabsarzt an Bord S. M. S. Arcona (Fortsetzung). — Ueber die Rolle, welche Jagd und Fischfang in der Geschichte der Entdeckung und Kolonisirung der Länder und Meere gespielt haben. Von J. G. Kohl. (Schluß.) — Vierzehn Tage in Dalmatien. Von A. S. — Die Deutsche Expedition zur Beobachtung des Venusdurchganges auf den Aucklandinseln. Von Herrmann Krone. — Aus dem Amerikanischen Westen. — Die Ausstellung des internationalen geographischen Kongresses in Paris. Von Otto Delitsch. — An de Grenzen Abessiniens. — Miszellen.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 1. Heft.
Niels Untersuchungen über das Sonnen- und Siriusjahr der Ramessiden. Von Dr. Herm. J. Klein. — Neues über die Sonne. — Ueber Erdbeben. Von Rud. Falb. — Der Bernstein im nordwestlichen Deutschland. Von Dr. L. Häpke. — Die neueste Entdeckungsreise von Ernest Giles in Australien. Von H. Greffrath. — Die Braunkohlenschätze des Vorgebirges zwischen Köln und Bonn. Von Prof. Dr. Fr. Mohr. — Psychische Seuchen. Von Dr. A. Völkel. — Astronomischer Kalender für den Monat April 1876. — Wandernde Bisons. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. Literatur. — Literarische Anzeigen.

3) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. IV. Jahrgang. 12. Heft.
Das physikalische Central-Observatorium in St. Petersburg und die neuere Entwickelung der Metereologie in Rußland. Von H. Wild. — Zur Charakteristik der literarischen Bewegungen in Rußland in den Jahren 1820—1860. Von A. Pypin. — Die Fortschritte der geologischen Beschreibung Rußlands in den Jahren 1873 und 1874. Von Professor Barbot de Marny. — Literatur-Bericht. — Revue Russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

4) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 2.
Deutschland und das Ausland: Kulturpflanzen und Hausthiere in ihrem Uebergang aus Asien nach Europa. — Das Alexandrinische Museum. — Belgien: Vlämisches Drama. — Frankreich: Die Arbeiterbevölkerung Frankreichs, ihre Lage und ihre Bestrebungen. — Der Französische Alpenklub. — Italien: Volkslieder aus den Marken. — Nord-Amerika: Der Amerikanisten-Congreß in Nancy. — Skandinavien: Ein Schwedenkönig über einen Schwedenkönig. — Jüdische Literatur: Abraham Geigers hinterlassene Schriften. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

5) **Annalen der Physik und Chemie.** Herausgegeben von J. C. Poggendorff. Leipzig 1875. Ergänzungsband VII. Stück 3.
Die unbegrenzten regelmäßigen Punktsysteme als Grundlage einer Theorie der Krystallstructur von L. Sohncke. — Untersuchungen über den Magnetismus von Stahlstäben. Von C. Fromme. — Ueber die galvanische Ausdehnung der Metalldrähte. Von F. Exner. — Ueber die Zersetzung einiger Ammoniumsalze in wässeriger Lösung durch Kalium- und Natriumsalze. Von H. C. Dibbits. — Ueber die polarelektrische Attraction suspendirter Theilchen in Flüssigkeiten, über eine neue Art elektrischer Figuren und über ein merkwürdiges Rotationsphänomen. Von W. Holtz.

6) **Journal of the Telegraph.** Nr. 194. New-York, 1. December 1875.
Underground telegraph lines. — American electrical society. — Oregon indians opposed to the telegraph. — Underground wires.

Nr. 195. 15. December 1875.
Duplex telegraphy by constant currents. — On the action of magnets on parefied gases in capillary tubes rendered luminous by an induced current. — A new electric machine. — The New Zealand telegraphs. — Deep sea sounding by photography. — The Queensland telegraphs. — Application of the magnetic needle in searching for iron ore. — Weather telegraphy. — Test of galvanized iron wire. — The paris electrical exhibition. — Thermopiles. — The electric light as a military signal. — Foreign items. — The president's views upon ocean telegraphy. — The new force. — The president on ocean telegraphy.

7) **The telegraphic journal.** Nr. 70. London, 1. Januar 1876.
On quadruplex telegraphy. — On a system of telegraphy. — Notes. — The bakerian lecture. — Notices of books. — Proceeding of societies.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 3. Berlin, Februar. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

7. Der Postverkehr auf den Elsässischen Eisenbahnen.

Von Herrn Postsecretair Liebke in Berlin.

Die neuen Reichslande, Elsaß-Lothringen, waren sowohl durch ihre geographische Lage, wie durch Terrainbeschaffenheit von jeher dazu berufen, in der Geschichte des internationalen Verkehrs eine bedeutsame Rolle zu spielen.

Im Süden von der Schweiz, im Westen von Frankreich, im nordwestlichen und nördlichen Theile von Luxemburg, der Rheinprovinz, bz. der Bayrischen Pfalz und im Osten von dem Badischen Lande begrenzt, mußte den Reichslanden naturgemäß die Vermittelung des Verkehrs zwischen den benachbarten Gebieten, d. i. zwischen dem Romanischen und Germanischen Elemente zufallen.

Nach Norden und Süden ist dieser Verkehr durch keine natürliche Schranke gehemmt; in der Richtung nach Osten trennt der Rheinstrom das Elsaß von Baden und im Westen werden die Reichslande durch die Gebirgskette der Vogesen begrenzt.

Da aber Flüsse und Gebirge nur so lange wirkliche Scheidemittel sind, als man nicht die Möglichkeit, sie zu überschreiten, gefunden hat, so konnten auch im Verlauf der Geschichte Rheinstrom und Vogesen wohl abwechselnd eine politische Grenze bilden, nicht aber ein unüberwindliches Hinderniß für den Verkehr.

Dieser Verkehr durch die neuen Reichslande wird durch die Terrainbeschaffenheit derselben, insbesondere des Elsaß, noch vorzugsweise begünstigt. Das Letztere ist von zwei durch die Natur bezeichneten Hauptverkehrsstraßen durchzogen, deren eine dem Laufe des Stroms folgend, von Süden nach Norden die Rheinebene entlang führt, während die andere in entgegengesetzter Richtung Rhein und Vogesen mit einander verbindet.

Nach Westen führt diese letztbezeichnete Straße durch den Vogesenpaß bei Zabern nach Frankreich, in der Richtung nach Osten verlängert sich dieselbe durch Baden über die Schwarzwaldberge (bei Pforzheim) nach Süddeutschland und findet ihre natürliche Fortsetzung bis ins Herz der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.

Im Kreuzungspunkte dieser beiden Verkehrswege liegt Straßburg an derjenigen Stelle des Rheins, welche in Folge der Bodenbeschaffenheit der beiderseitigen Ufer den Uebergang über den Strom am meisten begünstigt. Es war daher unausbleiblich, daß in Straßburg, der alten Römer- und später freien Deutschen Reichsstadt, die beiden Verkehrsströmungen ihren Gipfelpunkt und zugleich ihre Ableitung fanden und dieser Ort nach und nach einen Einfluß auf die Handels- und geistigen Beziehungen der benachbarten Völkerschaften gewinnen mußte, der demselben auch über die Dauer der Französischen Herrschaft hinaus bis in die Jetztzeit erhalten geblieben ist.

Der natürlichen Beschaffenheit des Elsaß entsprechend, waren die beiden vorbezeichneten Hauptverkehrslinien des Landes bereits vor dessen Wiedervereinigung mit Deutschland dem Eisenbahnbetriebe dienstbar gemacht worden. Zwischen Straßburg und Basel wurde im September 1841, zwischen Straßburg und Paris im Jahre 1852 der Schienenweg vollendet. Von diesen beiden Linien zweigten sich nach und nach die auf den Vicinalwegen — Mülhausen-Thann, Mülhausen-Dammerkirch, Schlettstadt-Markirch u. s. w. — errichteten Eisenbahnstrecken ab.

Es läßt sich annehmen, daß diese Eisenbahnverbindungen alsbald zu Postzwecken, d. i. zur Beförderung geschlossener Briefbeutel benutzt wurden. Die Einrichtung von Bahnposten erfolgte in Frankreich erst mittelst Gesetzes vom 8. August 1854.

Entsprechend dem in unserem Nachbarlande bestehenden Verwaltungsbrauche wurde der Sitz sämmtlicher Bahnpostämter, deren schließlich 8 bestanden, nach Paris verlegt. Jedem derselben war eine der von dem Mittelpunkte nach allen Richtungen strahlenförmig auslaufenden Eisenbahnlinien mit den zugehörigen Seiten- und Nebenbahnen zugetheilt, wie beispielsweise Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Calais, Paris-le Hâvre und so auch Paris-Straßburg. Durch Beamte begleitete Bahnposten verkehrten fast nur auf den Hauptlinien, während auf den Nebenstrecken die Wahrnehmung des Postverkehrs sogenannten courriers oblag.

Auf der Linie Straßburg-Basel wurden daher im Jahre 1870 nur Schaffnerbahnposten in unserem Sinne vorgefunden, während zwischen Straßburg und Paris in jeder Richtung täglich 2 fahrende Büreaus verkehrten.

Wenn auch die Einrichtung der Französischen bureaux ambulants der unserer Bahnposten im Allgemeinen entspricht, so unterscheiden sie sich in Bezug auf ihren Zweck dadurch, daß unseren Bahnposten neben der Bearbeitung der Briefsendungen auch die Vermittelung des Fahrpostverkehrs obliegt, was in Frankreich, das eine Packetbeförderungsanstalt von Staatswegen nicht besitzt, ganz und gar wegfällt.

Als nach der Wiedererwerbung Elsaß-Lothringens die Neugestaltung des Landes-

postwesens in den Reichslanden der Deutschen Postverwaltung übertragen wurde, war es eine ihrer ersten Sorgen, den Bahnpostbetrieb zu regeln. *)

Zu diesem Zwecke wurde in Folge Verfügung des Generalpostamts vom 10. October 1870 ein Bahnpostamt errichtet, das die Nummer 23 und seinen Sitz in Straßburg erhielt. Ursprünglich auf die Wahrnehmung des Bahnpostdienstes auf den Elsässischen Eisenbahnlinien beschränkt, erweiterte sich diese Aufgabe, als nach Regelung der politischen Verhältnisse der Verkehr aus dem Süden Deutschlands rc. nach Frankreich und darüber hinaus sich wieder durch das Elsaß bewegte.

Wie aus der Darstellung in Nummer 3 des Postarchivs von 1873 hervorgeht, verkehrten in der Richtung nach Basel, wie zu früheren Zeiten, Anfangs nur Schaffnerbahnposten, bis die sich wieder hebenden Verkehrsbeziehungen mit der Schweiz die Einrichtung von Bahnposten mit Beamtenbegleitung auf der durchgehenden Strecke Weißenburg-Basel (vom 1. März 1871 ab) nothwendig machten.

Auf der Linie Straßburg-Avricourt wurde Anfangs unter theilweiser Mitbenutzung der zwischen Frankfurt a. M. und Lagny über Weißenburg verkehrenden Feldbahnposten, nur die zumeist durch Familienbeziehungen hervorgerufene Landescorrespondenz bearbeitet. Nach Aufhebung der Feldbahnposten gingen die Geschäfte derselben auf die Bahnposten 23 über, die zunächst bis Lagny, später bis Nancy und nach Abschluß der Friedenspräliminarien mit Frankreich im März 1871 bis zum Deutschen Grenzorte Avricourt fuhren.

Als gleichzeitig die Französischen bureaux ambulants zwischen Paris und Nancy, später Luneville, ihre Thätigkeit wieder aufnahmen, war eine regelmäßige, zunächst täglich einmalige Verbindung mit Paris wieder hergestellt.

In der Richtung nach Süddeutschland ging am 1. Januar 1872 die Wahrnehmung des Postbetriebes auf der Strecke Straßburg-Appenweier von dem Badischen Postamte in Kehl auf das Bahnpostamt 23 über. Als aber nach Abschluß der neuen Postverträge mit England, Spanien und Portugal und mit Rücksicht auf die durchgehende Beförderung der Fahrpost das Bedürfniß nach einer engeren Verbindung des Elsaß mit den Verkehrsstraßen Süddeutschlands immer stärker hervortrat, wurde im Juni 1872 die Wirksamkeit der Bahnposten 23 über Carlsruhe bis Mühlacker bz. Stuttgart ausgedehnt.

Seitdem hat sich in der äußeren Gestalt des Bahnpostamtes 23 nichts Wesentliches geändert. Die Wirksamkeit desselben erstreckt sich gegenwärtig auf folgende Eisenbahnlinien:

Straßburg-Deutsch-Avricourt	mit	92	Kilom.	Länge,
Straßburg-Weißenburg	»	76	»	»
Straßburg-Basel	»	146	»	»
Straßburg-Mühlacker (Stuttgart)	»	134 (180)	»	»

Die Zahl der zu Postzwecken benutzten Eisenbahnzüge, welche mit dem steigenden Verkehrsbedürfnisse eine dauernde Vermehrung erfuhr, beträgt zur Zeit:

auf	der	Strecke	Straßburg-Deutsch-Avricourt	in jeder Richtung	 4,
»	»	»	Weißenburg-Basel	» » »	 6,
»	»	»	Straßburg-Stuttgart	» » »	..... 2.

*) Vergl. die Darstellung der Organisation des Deutschen Postwesens im Elsaß, Postarchiv Bd. I. S. 57.

Als Ergänzungsglied schließt sich diesen Hauptlinien die an den Fuß der Vogesen führende Eisenbahnstrecke Straßburg-Barr an, auf welcher der Postbetrieb durch in jeder Richtung 3 Mal täglich verkehrende Bahnposten mit Schaffnerbegleitung wahrgenommen wird. —

Der zum Bahnpostamte 23 gehörige Wagenpark, dessen Begründung und Ergänzung erst in späterer Zeit durch Kauf, Tausch, bz. den Bau eigener Wagen erfolgte, umfaßt gegenwärtig 19 Wagen, welche gemäß ihrer Einrichtung entweder für Briefpost (sogenannte Salonwagen), oder für Fahrpost (den früheren Badischen Fahrpostwagen entsprechend), oder für beide Zwecke (nach dem Muster der Reichspostwagen) bestimmt sind.

Das Personal setzt sich, abgesehen von dem Vorsteher, aus 3 in Amtsstellen beschäftigten Beamten (darunter 1 Expeditionsvorsteher), 27 Bahnpostbeamten, 26 Schaffnern für den Fahrdienst, 2 Schaffnern im inneren Dienst und 4 Wagenreinigern zusammen.

Die Wirksamkeit des Bahnpostamtes 23 äußert sich in dreierlei Hinsicht, nämlich in Bezug auf den innern, den Wechsel- und den internationalen Verkehr.

Der innere Verkehr umfaßt die Wahrnehmung des Postbetriebes innerhalb des Elsaß und in dem an der Strecke Straßburg-Avricourt belegenen Theile von Lothringen, sowie weiter die Vermittelung des Postverkehrs zwischen Elsaß-Lothringen und den übrigen Theilen des Deutschen Reichspostgebietes*). —

Der Brief- und Fahrpostverkehr innerhalb Elsaß-Lothringens ist erst mit dem Eintreten friedlicher Zustände und dem Wiedererwachen der Handels- und gewerblichen Thätigkeit zu größerer Bedeutung gelangt. Dies gilt namentlich für die Strecke Weißenburg-Basel, auf welcher das stetig und mächtig aufblühende Leben in den vielen Fabrikorten (Mülhausen, Thann, Gebweiler), die durch die Verhältnisse gebotene Ausdehnung der verschiedensten Verwaltungbehörden, sowie auch der wachsende Privatverkehr der Gebildeteren eine fortdauernde Vermehrung der Postbeförderungsgelegenheiten hervorriefen. Die auf der genannten Strecke in jeder Richtung täglich 6 Mal verkehrenden Bahnposten dienen mehr oder weniger sämmtlich den Zwecken des inneren Verkehrs.

Bei jedem Zuge kommen durchschnittlich 2700 Briefe, 50 Geld- und annähernd 260 gewöhnliche Päckereien zur Umarbeitung, welche Zahlen erst in Rücksicht auf die Dichtigkeit der Stationen (28 auf 225 Kilometer), die vielfachen Seitenbahnen, sowie auf die knapp bemessene Beförderungsfrist ($4\frac{1}{2}$ Stunden) in das rechte Licht treten.

Auf der Linie Straßburg-Avricourt hat der geringere Umfang des inneren Verkehrs nur die Benutzung von je 2 Postzügen zur Bearbeitung der meist durch die amtlichen Beziehungen der Behörden untereinander hervorgerufenen Postsendungen erforderlich gemacht. Die aus privaten Kreisen hier aufkommenden Briefschaften und Päckereien finden ihren Abfluß theils nach Frankreich, theils, sofern sie von den Deutschen Beamten oder den in größeren Orten stehenden Truppen ausgehen, nach Deutschland.

---

*) Anmerk. Inwieweit die Bahnposten 12 der Linie Hagenau-Metz-Luxemburg an diesem Vermittelungsgeschäfte Theil nehmen, muß hier unberührt bleiben. Wo von der Thätigkeit des Bahnpostamtes 23 in Bezug auf Elsaß-Lothringen weiter die Rede ist, wird die für Lothringen sich ergebende Beschränkung als bekannt und daher als selbstredend angenommen.

Für die Postsendungen aus Elsaß-Lothringen nach den älteren Theilen des Deutschen Reichspostgebietes bieten sich zwei Leitungswege, der über Weißenburg durch die Bayrische Rheinpfalz und der über Kehl und Appenweier durch Baden dar.

Auf dem ersteren bewegen sich die Brief- und Fahrpostgegenstände nach bz. von Norddeutschland, insbesondere den westlichen Provinzen, während auf dem Wege über Kehl und Appenweier die nach Baden, Hessen und weiterhin gerichteten, vorzugsweise auf der Strecke Avricourt-Straßburg aufgekommenen Postsendungen innerhalb der Bahnposten Straßburg-Stuttgart Beförderung erhalten. —

Die Aufgabe und Bedeutung der Bahnposten 23 in Bezug auf den Wechsel- und den internationalen Verkehr ergiebt sich aus den Eisenbahnlinien, welche sie befahren, von selbst. Die Strecke Basel-Weißenburg bildet einen Theil der aus dem Süden Europas (Italien und der Schweiz) nach dem westlichen Deutschland, Belgien und den Niederlanden führenden Verkehrslinie. Ebenso stellt die Strecke Avricourt-Stuttgart ein bedeutungsvolles Glied der großen internationalen Straße zwischen Nordwest- und Südost-Europa dar, als deren Hauptpunkte Paris und Wien bezeichnet werden können.

In Folge dessen war das Bahnpostamt 23 in unmittelbaren Wechselverkehr einerseits mit der Bayrischen Rheinpfalz (Bahnpost Weißenburg-Neustadt an der Haardt), andererseits mit Württemberg gebracht, über das hinaus es auch mit dem südlichen Theile von Bayern und mit Oesterreich-Ungarn in regelmäßiger Postverbindung steht. Als Auswechselungsstellen für diesen Verkehr können bezeichnet werden: Württembergischer Seits: die Postanstalten in Mühlacker, Stuttgart, bz. die »Speditionsbüreaus« der Linie Bruchsal-Ulm, Bayrischer Seits: die Postanstalten in München, Augsburg, Nürnberg, sowie die Bahnpost Ulm-München und Oesterreichischer Seits: das Hof-Postamt in Wien, bz. die K. K. Postambulance Simbach-Wien.

Die mit diesen Poststellen täglich zwei Mal gewechselten Kartenschlüsse dienen zugleich zur Aufnahme der Briefschaften nach, bz. von weiterliegenden Gebieten, wie Rumänien, Serbien, der Türkei, Syrien u. s. w.

In der Richtung aus Stuttgart gehen den Bahnposten 23 wöchentlich zwei Posten von dem Deutschen Reichspostamte in Constantinopel zu, von denen die eine ihren Weg über Triest, die andere über Varna, Rustschuk, Bukarest, Czernowitz und Wien nimmt. —

Von auswärtigen Gebieten verkehrt das Bahnpostamt 23 mit Frankreich, England, Spanien, Portugal, Brasilien, bz. mit der Schweiz und Italien.

Der Verkehr mit den erstgenannten fünf Gebieten wird fast ausschließlich auf der Strecke Straßburg-Avricourt vermittelt, die deshalb vorzugsweise als »Auslandslinie« bezeichnet werden kann.

Der Wiederherstellung und Ausbildung des Postverkehrs zwischen dem Elsaß und Frankreich hatte die Deutsche Postverwaltung bei den reichen Wechselbeziehungen beider Länder durch Zurückgehen auf frühere Verhältnisse und Einführung neuer, in Frankreich bisher unbekannter Einrichtungen ihre ernsteste Fürsorge gewidmet. In letzterer Beziehung darf als eine wesentliche und in ihren Wirkungen nicht unterschätzte Neuerung, neben der Herstellung eines regelmäßigen Packetverkehrs, hier vorzugsweise die seit dem 1. Januar 1872 innerhalb der Bahnposten 23 stattfindende Vertheilung der zwischen Frankreich einerseits und Elsaß-Lothringen, Süddeutschland und Oesterreich andererseits im Postbezugswege ausgetauschten Zeitungen Erwähnung finden.

Die Auswechselung der Briefsendungen im Verkehr mit Frankreich erfolgt gegenwärtig hinwärts drei Mal, herwärts zwei Mal täglich in geschlossenen Posten auf und von Lunéville, Nancy, Paris und dem bureau ambulant Avricourt-Paris.

Die Bearbeitung der aus Frankreich herrührenden Briefe bietet in Bezug auf Zahlenumfang und Eigenartigkeit für die Bearbeitung mannigfache Schwierigkeiten dar. Die erstere Rücksicht hat mehrere technische Maßregeln, was Scheidung und Vorbereitung der Briefgegenstände anbetrifft, nothwendig gemacht; in letzterer Beziehung sei insbesondere auf die Gattung der über Avricourt eingehenden Briefsendungen hingewiesen.

Während beispielsweise zu den über Cöln beförderten Briefposten der Handelsstand den überaus größten Beitrag liefert, überwiegen auf dem Wege über Avricourt die durch den Familienverkehr hervorgerufenen Briefe, welche, entgegen dem Geschäftsbrauche, in ihrer äußeren Fassung, Deutlichkeit und Kürze der Aufschrift, Vieles zu wünschen übrig lassen, und somit in Verbindung mit dem durch die Gewichtsstufe von 10 Gramm bedingten kleineren Umfange der Briefumschläge höchst erschwerend auf die postdienstliche Behandlung einwirken.

In Bezug auf den Fahrpostverkehr zwischen Elsaß-Lothringen, bz. Süddeutschland und Frankreich beschränkt sich die Aufgabe der Bahnposten 23 auf die Vermittelung des Auswechselungsgeschäfts hinsichtlich der zu festbestehenden Kartenschlüssen gehörigen Fahrpostsendungen. Zu Auswechselungsstellen, denen die Anfertigung dieser Frachtkartenschlüsse obliegt, sind Deutscherseits die Kaiserlichen Postämter in Straßburg 1 und 2 (Stadt und Bahnhof) und Französischerseits die Büreaus in Französisch-Aricourt, Nancy, Rheims, Epernay und Paris bestimmt.

In Avricourt gehen die aus Deutschland herrührenden Packetsendungen in die Hände der Französischen Ostbahn-Gesellschaft über. Die Stückzahl derselben beläuft sich abgehend durchschnittlich auf rund 100, darunter 65 mit Werthangabe, während von Frankreich etwa 70 Packete, einschließlich 25 Werthstücke, den Tag eingehen.

Ueber Frankreich hinaus bewegt sich jetzt der Postverkehr zwischen Elsaß-Lothringen und Süddeutschland, bz. Oesterreich einerseits und Großbritannien, sowie der Pyrenäischen Halbinsel andererseits.

Die Benutzung dieses Weges, der neben der Ersparniß des Transitportos eine mehr unmittelbare Verbindung als über Belgien darbietet, war eine wichtige Frage, deren Lösung aber von dem Stande der politischen Verhältnisse in Frankreich abhängig blieb.

Indessen schon im Anfange des Jahres 1872 wurde dieser Weg dem internationalen Verkehr eröffnet und dem Bahnpostamt 23 die Vermittelung des letzteren in den nachstehend angegebenen Grenzen übertragen.

In Betreff Großbritanniens handelte es sich zunächst nur um den Verkehr aus Elsaß-Lothringen. Nach entsprechender Regelung des Ganges der Expreßzüge nach London wird jedoch auf dem Wege durch Frankreich nunmehr auch die gesammte Briefpost aus Baden, Hohenzollern, Württemberg, dem mittleren und südlichen Bayern, sowie aus Oesterreich-Ungarn, nach Großbritannien und Irland, sowie den über England erreichbaren überseeischen Postgebieten, namentlich Amerika (ausschließlich der Vereinigten Staaten von Nordamerika), West- und Süd-Afrika u. a. m. befördert. Nur betreffs der aus England eingehenden Briefposten ist neuerdings eine Aenderung dahin eingetreten, daß dieselben Briefsendungen für

Oesterreich nicht mehr enthalten, da der Weg über Cöln für deren Beförderung in Folge veränderter Anschlüsse größere Vortheile gewährt.

Als Auswechselungsstellen dienen Englischerseits die Postbüreaus in London und Dover, welche mit den Bahnposten 23 Straßburg-Deutsch-Avricourt täglich je zwei Kartenschlüsse wechseln. Die Dauer der Beförderung dieser Briefposten über Paris, Amiens, St. Omer, Calais und den Canal beträgt zwischen 21 und 22 Stunden.

Der Verkehr mit Spanien und Portugal hat sich in Folge der auf der Pyrenäischen Halbinsel obwaltenden politischen Zustände bisher nicht in gedeihlichem Maße entfalten können. — Wiederholt mußten in der Leitung und in der Wahl der Spanischen Auswechselungs-Postanstalten Aenderungen eintreten. So im Juni 1873, zu welcher Zeit sämmtliche Correspondenz auf das Spanische Postamt La Junquera abgewiesen wurde, und nachdem nun wiederum der Weg über die Pyrenäen versperrt ist, müssen die Posten zur Beförderung das Seebüreau San Juan de Luz-Santander zu Hülfe nehmen.

Gegenwärtig dienen zwar die Postämter in Madrid, Barcelona (vom 18. Mai d. J. ab), das bureau ambulant del Norte und seit dem 18. Juni auch Santander als Auswechselungs-Postanstalten; doch ist der Eingang der von diesen Stellen auf die Bahnpost 23 Avricourt-Straßburg abgefertigten Briefposten noch so wenig gesichert, daß die letzteren oft 7—8 Tage ganz ausbleiben. Der Kartenschluß von Barcelona geht sogar häufig über Lyon und Belfort der Bahnpost 23 Basel-Straßburg zu.

Die Beförderung der Briefposten nach den oben bezeichneten Spanischen Postbüreaus, sowie für Portugal nach den Postanstalten in Lissabon und Porto mit Correspondenz aus Elsaß-Lothringen, Baden, Hessen, Süddeutschland, Oesterreich und weiterher aus Griechenland, Rumänien, Serbien, Aegypten ꝛc. erfolgt täglich einmal gemeinschaftlich auf dem Wege über Paris, Orleans, Poitiers bis Bordeaux. Von dort geht die Post nach Barcelona in südöstlicher Richtung über Montauban, Toulouse und Perpignan, während die übrigen Spanischen, sowie die Portugiesischen Posten über St. Juan de Luz, Santander nach Madrid, bz. von dort über Badajoz nach Lissabon und Porto Weiterbeförderung erhalten. Bei regelmäßiger Beförderung würde die Dauer derselben bis Madrid 4, bis Lissabon 5 Tage betragen.

Mit Brasilien unterhält das Bahnpostamt 23 seit dem 10. Juni 1874 directe Briefkartenschlüsse für die Briefsendungen aus Süd-Deutschland, Baden, dem Elsaß ꝛc., sofern dieselben mit den Leitvermerken »über Bordeaux«, bz. »über Southampton« versehen sind.

Die Abfertigung der Posten (auf Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco) erfolgt in bestimmten Zwischenräumen, deren Dauer nach der Zeit des Abganges der Französischen, bz. Englischen Dampfschiffe nach dem genannten Kaiserreiche Süd-Amerikas geregelt ist. Die Leitung derselben findet dem entsprechend theils über Bordeaux, theils über Southampton statt.

Für den Verkehr mit der Schweiz und Italien kommt vorzugsweise die Linie Weißenburg-Basel in Betracht.

Der Verkehr mit der Schweiz hat sich sehr bald nach Wiederherstellung der Eisenbahnlinie bis Basel erfreulich gestaltet. Nachdem bereits im Juni 1873 zur Verbindung mit der Schweiz drei durchgehende Bahnposten auf der Strecke Weißenburg-Basel in Thätigkeit waren, unterhalten die Bahnposten dieser Linie gegenwärtig

täglich 4 Mal mit den Schweizerischen Postämtern in Basel, Stadt und Bahnhof, und den fahrenden Büreaus verschiedener Strecken (Basel-Olten ꝛc.), regelmäßige Briefkartenschlüsse, in welchen die aus Elsaß-Lothringen und dem westlichen Deutschland nach der Schweiz gerichteten, bz. von dort eingehenden Briefsendungen zur gegenseitigen Auslieferung kommen. Hinsichtlich des Fahrpostverkehrs mit der Schweiz mag hier dasselbe gelten, was unter Frankreich gesagt ist, daß nämlich in dieser Beziehung die Bahnposten 23 auch nur eine vermittelnde Rolle spielen, indem sie den Austausch der Sendungen in Basel bewirken.

Die Zahl der Packete kann abgehend auf 60 Stück (darunter 20 mit Werthangabe), eingehend auf etwa 52 Stücke, von denen rund 30 mit Werthangabe versehen sind, berechnet werden. — Was endlich den Postverkehr mit Italien anbetrifft, so werden zur Vermittelung desselben seitens des Bahnpostamtes 23 beide Wege benutzt, welche aus dem Südwesten Europas durch bz. über die Alpen nach der Apenninischen Halbinsel führen, die Wege durch den Mont-Cenis und über den Brenner. Auf dem ersteren Wege, der vom 1. December 1873 ab, nachdem die Durchbohrung des Mont-Cenis vollendet war, zu Postzwecken benutzt wurde, bewegen sich die Briefsendungen aus Elsaß-Lothringen nach Italien und umgekehrt. Die zwischen der Bahnpost Weißenburg-Basel und dem Italienischen Postamte in Turin Bahnhof, täglich ausgewechselte Briefpost nimmt ihren Weg über Basel, Olten, an dem westlichen Ufer des Genfer Sees entlang, über Culoz, Aix les Bains, Chambery, St. Michel, dem früheren Endpunkte der Savoyer Bahn, hinter Modane durch den Mont-Cenis und an Bardonechia, der Italienischen Grenzstation, vorbei nach Turin. Sie braucht zur Vollendung dieses Weges noch nicht 24 Stunden; 8 Stunden später können die Briefe schon in Bologna, in 11—14 Stunden in Florenz, Rom und Neapel, in 22 Stunden in Brindisi sein, dem Ausgangshafen der Italienischen, Britischen und Französischen Schiffe nach dem Orient, Afrika und durch den Suezkanal nach Süd- und Ostasien, bz. Australien.

Auf dem anderen, älteren Wege nach Italien, über den Brenner, geht täglich eine Briefpost, die von der Bahnpost 23, Straßburg-Stuttgart, auf das Italienische ambulante Büreau Ala-Bologna gefertigt wird.

Dieselbe verfolgt von Stuttgart aus die alt berühmte Straße über München, Rosenheim, Innsbruck, den Brennerpaß, Brixen, Botzen, Trient bis Ala, wo sie von dem Büreau Ala-Bologna in Empfang genommen wird. In Bologna findet dieses Büreau sofort Anschluß an die Züge nach Mailand, Venedig, Florenz, Rom und Brindisi.

Zum Schluß sei noch gestattet, einen kurzen Blick auf den Umfang der in den Bahnposten 23 bearbeiteten Briefmassen zu werfen, soweit die statistischen Ergebnisse dies ermöglichen.

Ueber den inneren Verkehr sind oben bereits einige Beispiele angeführt worden, welche zur Beurtheilung der Aufgabe des Bahnpostamtes 23 in dieser Hinsicht genügen werden. Der Hauptschwerpunkt desselben ist, wie aus der obigen Darstellung hervorgehen wird, in seinen Beziehungen zu den Gebieten des Wechselverkehrs und zum Auslande zu suchen; es werden deshalb einige ausführlichere Zahlenangaben in Bezug auf den letzteren Verkehr hier wohl am Platze sein.

Nach Maßgabe der halbjährlich angestellten Ermittelungen werden täglich innerhalb der Bahnposten 23 an Briefpostsendungen aus dem Deutschen Reichspostgebiete:

nach Württemberg	1,225	Stück,
» Bayern	1,060	»
» Oesterreich	385	»

bearbeitet.

Eingehend stellen sich diese Zahlen für Württemberg und Bayern entsprechend gleich; für Oesterreich dagegen erhöht sich die Durchschnittssumme etwa um das Doppelte, was darin seinen Grund hat, daß die aus Baden und Hessen herrührenden Briefsendungen den Oesterreichischen Postanstalten von verschiedenen Stellen zugeführt werden, während in umgekehrter Richtung diese Sendungen fast ausschließlich nur den Bahnposten 23 zugehen.

An Briefsendungen aus dem Deutschen Reichspostgebiete nach dem Auslande werden täglich ausgeliefert:

an Frankreich rund	4,000	Stück,	
» England etwa	185	»	
» Spanien etwa	30	»	
» Portugal etwa	15	»	
» die Schweiz etwa	1,280	»	
» Italien etwa	150	»	(davon annähernd 100 über Mont-Cenis).

Für Frankreich, England, Spanien und Portugal ist die Summe der eingehenden Briefsendungen den obigen Zahlen entsprechend. Hinsichtlich der Schweiz erhöht sich in dieser Richtung die Stückzahl auf etwa 1,625, für Italien auf 330 den Tag (darunter 25 über Mont-Cenis). — In Betreff Italiens findet dies seine Erklärung darin, daß in den (2) Kartenschlüssen aus Italien auch ein großer Theil der nach dem westlichen Deutschland gerichteten Briefsendungen den Bahnposten 23 zugeht, während umgekehrt diese Sendungen in die von den Bahnposten 19, Frankfurt-Basel rc., abgefertigten Briefposten aufgenommen werden.

Für den Durchgangsverkehr haben sich folgende Ergebnisse herausgestellt:

Es werden innerhalb der Bahnposten 23 täglich befördert an Briefpostsendungen:

nach Bayern:

aus Frankreich	475	Stück.
» England	510	»
» Portugal	10	»
» Spanien	20	»
» Schweiz (Pfalz)	25	»
Summe	1,040	Stück;

nach Württemberg:

aus Frankreich	440	Stück,
» England	500	»
» Portugal	5	»
» Spanien	15	»
Summe	960	Stück;

nach Oesterreich:

aus Portugal	25	Stück,
» Spanien	75	»
Summe	100	Stück;

nach Frankreich:

aus Bayern	390	Stück,
» Württemberg	330	»
» Constantinopel	110	»
Summe	830	Stück;

nach England:

aus Bayern	170	Stück,
» Württemberg	120	»
» Oesterreich	1,600	»*)
Summe	1,890	Stück;

nach Portugal:

aus Bayern	10	Stück,
» Württemberg	5	»
» Oesterreich	15	»
Summe	30	Stück;

nach Spanien:

aus Bayern	13	Stück,
» Württemberg	7	»
» Oesterreich	50	»
Summe	70	Stück.

Faßt man alle diese Angaben zusammen, so ergeben sich als Gesammtumfang der innerhalb der Bahnposten 23 täglich bearbeiteten Briefsendungen im Wechsel- und internationalen Verkehr folgende Summen, (wobei bemerkt wird, daß in den Kartenschlüssen nach Brasilien mit jeder Post etwa 30 bis 40 Briefschaften zur Absendung gelangen):

	Abgehend:	
nach Bayern	2,150	Stück,
» Württemberg	2,160	»
» Oesterreich	490	»
» Frankreich	4,760	»
» England	1,850	»
» Portugal	40	»
» Spanien	95	»
» Italien	165	»
» der Schweiz	1,300	»
Summe	13,010	Stück;

*) Anmerk. Davon etwa 45 Procent in Drucksachen bestehend.

	Eingehend:
aus Bayern	1,705 Stück,
» Württemberg	1,600 »
» Oesterreich	2,370 »
» Frankreich	5,110 »
» England	2,800 »
» Portugal	35 »
» Spanien	110 »
» Italien	315 »
» Constantinopel	155 »
» der Schweiz	1,625 »
Summe	15,825 Stück.

Die Aufgabe des Bahnpostamtes 23 kann naturgemäß nie als abgeschlossen betrachtet werden, weil jede Eröffnung oder Verlegung eines Verkehrsweges innerhalb seines Gebietes ihm eine veränderte Wirksamkeit als Vermittelungsstelle auferlegt. In diesem Sinne sei zum Schluß noch auf ein Unternehmen hingewiesen, das wegen seiner Großartigkeit und Folgenschwere mit Recht die Aufmerksamkeit des gebildeten, insbesondere des verkehrtreibenden Publikums in Anspruch nimmt, nämlich die Durchbohrung des St. Gotthard. Wie im nichtamtlichen Theile der Nummer 30 des Deutschen Reichs-Postamtsblattes von 1871 bereits von einem Fachmanne hervorgehoben worden ist, wird nach Vollendung dieses großen Werkes die umfangreiche Englisch-Ostindische Ueberlandspost aller Berechnung nach ihren Weg nicht mehr über den Brenner, sondern über Ostende, Brüssel, Luxemburg, Metz, Straßburg und Basel durch den St. Gotthard nehmen und so die Zahl der Durchgangsposten, welche sich jetzt schon im Bereiche des Kaiserlichen Bahnpostamtes 23 bewegen, um ein bedeutungsvolles Glied vermehren.

---

8. Ein Ausflug nach Island.

Wie unsern Lesern aus dem Aufsatz über Island und die Isländer in Nummer 20 des Postarchivs vom Jahre 1874 bekannt, hat die rüstig fortschreitende Dänische Postverwaltung trotz der erheblichen Geldopfer und Schwierigkeiten, welche die Beschaffenheit des Landes und dessen spärliche Bevölkerung vorhersehen ließen, vor einigen Jahren auch jenen altnordischen Kultursitz im fernen Meere mit einem geregelten Postwesen bedacht. Als Nachtrag zu dem erwähnten Aufsatz lassen wir aus einem Briefe, welchen der Organisator des Isländischen Postwesens, Kgl. Dänischer Postinspector Herr Petersen zu Kopenhagen, an den Herrn General-Postmeister gerichtet hat, einige interessante Reisenotizen folgen.

»Die Reise nach Island, auf welcher ich mir geschmeichelt hatte, Ihre werthe Gesellschaft genießen zu können, wurde, wie gemeldet, Mitte August v. J. vorgenommen, und habe ich geglaubt, Ihnen eine kurze Uebersicht über die Reise geben zu müssen.

Im großen Ganzen war diese Tour von lebhaftem Interesse. Nach dem Verlauf von 3 bis 4 Tagen kamen wir nach Leith, wo das Schiff 24 Stunden lag,

in welcher Zeit die höchst interessante Stadt Edinburgh mit ihren vielen geschichtlichen Sammlungen, ferner das rege merkantile Leben in Leith, sowie die wunderschöne Umgebung beider Städte besichtigt wurde. Dann gingen wir weiter nördlich, passirten zwischen den Shetlands- und Orkney-Inseln den Eingang zum Atlantischen Ocean und kamen 2 Tage danach nach Thorshavn, der Hauptstadt der Faröer-Inseln. Auf dem Wege von Kopenhagen nach Leith begegneten wir unaufhörlich einer Menge von Schiffen; nördlich von Leith war die Zahl der Schiffe geringer geworden, statt dessen segelten wir aber durch große Flotten von Fischerfahrzeugen, welche zu Hunderten auf einem Platze versammelt waren, um Heringe zu fischen. Auf dem Atlantischen Meere sahen wir nur einzelne Schiffe; dahingegen beobachteten wir eine Menge von Wallfischen. Die Faröer-Inseln bestehen aus schroffen, über 2000 Fuß hohen Felsen, sie sind aber mit Gras bewachsen und machen daher einen sehr freundlichen Eindruck. Die Häuser sind von Holz — von Norwegen dahin geführt — gebaut und das Dach derselben von Grastorf. Das Städtchen Thorshavn macht einen sonderbaren Eindruck, indem die Häuser dicht an einander in einem Felsenthal liegen. Als wir dahin kamen, waren alle jungen Männer auf dem Wallfischfang aus, indem eine große Trift von 5—600 Stück in einen Meerbusen hineingetrieben war und getödtet werden sollte. Vier Engländer, Touristen wie ich, zogen mit mir dahin, und wir machten eine höchst interessante Reise zwischen den Inseln, sowie auch eine merkwürdige Beobachtung der Jagd auf Wallfische. Diese sind hier nur klein, 14—20 Fuß lang und werden Gründelwallfische genannt. Nach dem Verlauf von 36 Stunden segelten wir von diesen kleinen, in den Atlantischen Ocean hingeworfenen Inseln, weiter nach Island und erreichten Berufjord auf der Ostküste nach einer Fahrt von 32 Stunden. Bei der Abfahrt von Kopenhagen zeigte das Thermometer um 8 Uhr Morgens 18 Grad R., in Leith 16 Grad, bei Thorshavn 12 Grad, in Berufjord 3, schreibe drei Grad. Das war ein unangenehmer Unterschied. Das Wetter, welches bisher sommerlich und schön gewesen war, fing an kalt und schlecht zu werden, es schneiete und regnete, indessen kam die Sonne mitunter hervor, so daß man die großartige Natur recht beobachten konnte. Die Bucht bei Berufjord ist überall von hohen grasbewachsenen Felsen umgeben, und macht durch ihre Großartigkeit einen mächtigen Eindruck. Man sieht eine unzählige Menge von Vögeln, aber nur wenige Menschen, indem in Djupavagr, dem Handelsplatz bei Berufjord, nur 4 Familienwohnungen bestehen. Längs der Küste befinden sich eine Menge von Scheeren (Felsenklippen), so daß die Schifffahrt hier, wo keine Leuchtthürme existiren, nicht ohne Gefahr ist.

Von Berufjord segelten wir längs der Südküste von Island weiter nach Reykjavik. Eine so interessante Tour habe ich noch nie gemacht. Während der Fahrt fragte ich den Lootsen, welcher das Schiff in den Hafen bei Reykjavik einführte, ob es nicht eine schwierige Sache sei, als Lootse in diesem Fahrwasser zu dienen, das nicht frei von blinden Scheeren ist, während Leuchtfeuer nicht vorhanden sind. Er antwortete bündig: »Nein, Er da oben sorgt für die nöthige Beleuchtung.« — »Wie denn?« — »Durch das Nordlicht.«

Während meines Aufenthalts in Reykjavik wurde ich bald von der Richtigkeit dieser Bemerkung überzeugt. Als ich des Abends mich nach Hause begab, wurde ich durch eine seltsame Helle, wie Mondlicht, überrascht, während doch der Mond nicht am Himmel stand. Es war ein Nordlicht, weiß, wie ein Haus breit, dicht zusammengepreßt, welches diesen Reflex gab.

Die Küste besteht aus schneebedeckten bis 6000 Fuß hohen Gebirgen, den sogenannten Jökeln, wo Schnee und Eis (ein mer de glace) stets in Bewegung ist, wie auf dem Montblanc oder Montcenis, aber mit dem Unterschied, daß während in Europa die Schnee- und Eisregion mehrere tausend Fuß hoch liegt, dieselbe auf Island nur einige hundert Fuß hoch beginnt. Die Uebersicht über diese Fläche im Sonnenschein, wie ich sie von Morgens bis Abends hatte, ist um so mehr großartig. Nach einem solchen schönen Tag bekamen wir stürmisches Wetter; auch dieses war interessant, indem der Wellengang des Atlantischen Meeres mächtiger ist, als der der Europäischen Meere. Endlich kamen wir nach Reykjavik, einem freundlichen Städtchen mit 16 bis 1700 Einwohnern; einzelne Häuser sind von Lava, die meisten von Holz gebaut, die Straßen sind regulair, indem das Städtchen auf einer Ebene liegt. Von hier aus machte ich zwei Ausflüge, einen nach Thingvalla auf 3 Tage. Wir bildeten eine Gesellschaft von 8 Personen, 5 Herren und 3 Damen und einem Führer, alle zu Pferde, außerdem führten wir 2 Pferde mit der Bagage und ein Reservepferd mit. Auf dem Wege holten wir einen Bretter-Transport ein. Die Bretter waren auf den Pferden in der Weise angebracht, daß ein oder zwei Bretter auf jede Seite des Pferdes gebunden waren. Der Führer des Transports redete mich an. »Guten Tag*), wo kommen Sie her?« — »Wo reisen Sie hin?« — »Wie heißen Sie?« — »Sind Sie verheirathet?« — »Haben Sie Kinder?« — »Darf ich Ihnen einen Schnaps bieten?« — (Ich bedankte mich.) »Eine Prise Schnupftaback?« (Ich bedauerte auch das nicht annehmen zu können.) »Leben Sie wohl«. Kurz nachher lagerte sich unsere Gesellschaft auf einem freien Feld. Der Führer des Brettertransports holte uns wieder ein und begrüßte einen Jeden der Gesellschaft, mit Ausnahme von mir. Er war böse, weil ich seinen Branntwein und Schnupftaback nicht mit ihm hatte theilen wollen. Das Land ist nicht unfruchtbar; man sieht fast überall gutes Gras; auch das Vieh und die Schafe befinden sich in gutem Zustande. Schöne Fische, gute Hammel, saure Milch und pikante Vögel und Eier, daraus bestand die spezielle Isländische Beköstigung. Alles sehr gut. Die Atmosphäre ist sehr leicht; man sieht z. B. ganz deutlich von Reykjavik aus den 3000 Fuß hohen Sneefjällsnäs, obgleich er 15 Meilen entfernt ist.

In Thingvalla übernachteten wir in der Kirche. Unsere Mahlzeiten nahmen wir auf freiem Felde ein. Bei unserer Ankunft begrüßte uns der Priester. Auf meine Frage, ob er Dänisch verstände, antwortete er »Ja, besser aber Lateinisch.« In seiner Bibliothek befanden sich auch die meisten lateinischen und eine Anzahl griechischer Classiker. Das Wetter am Abend war so schön und ruhig, daß man mit einem offenen Licht über die Straße gehen konnte. Ich bat mir ein solches von dem Priester aus, um unsere Herberge aufzusuchen. »Das ist nicht nöthig«, antwortete der gute Sira (Isländisch für »Priester«), »ich werde Ihnen den Weg zur Kirche zeigen und dort können Sie sich die Altarlichter anzünden.« Wie gesagt, so gethan. Wir machten unsere Nachttoilette bei Altarbeleuchtung. Daß ich dann die Lichter einfach ausblies, war unvorsichtig von mir, denn sie verbreiteten einen erstickenden Geruch, der den ganzen kleinen Raum ausfüllte. Unsere Altarlichter waren nichts mehr und nichts weniger als urthümliche Talgkerzen. Ueberhaupt ist auf dem Lande Alles sehr primitiv, es würde mich zu weit führen, darauf speziell einzugehen. Ich kann nur sagen, daß es einen besonderen Eindruck macht, zu sehen, wie unsere Vorfahren

*) Sonst begrüßen die Isländer sich mit dem Wunsch »Heil Dir.«

vor 4—600 Jahren gelebt haben, denn auf dem Fuße leben jetzt noch die Isländer. Die Frauenzimmer auf Island machen sich sehr gut, sie haben eine gesunde Hautfarbe, eine gute Figur und kleiden sich mit Geschmack. Die Männer sind zwar kräftig, sehen aber nicht so gut aus. Dahingegen sind die Färinger mehr lebhaft und beweglich, die Frauenzimmer auf den Faröer-Inseln aber mehr unbedeutend. Zehn Tage war ich auf Island, dann ging es zurück. Der Geheimrath Günther wird Ihnen von Berufjord Asche und Pinkstein von der diesjährigen Eruption, von der Westseite Lava und von Havnefjord ein besonderes Mineral gebracht haben. Der Name des letzteren ist mir leider entfallen.«

---

9. Dünenbildung und Bernsteingewinnung an der Kurischen Nehrung.

Aus der Chronik des Kreises und der Stadt Memel.

Von Herrn Ober-Postsecretair Wachsen in Memel.

Die Kurische Nehrung ist in dem zum Kreise Memel gehörigen nördlichen Theile, mit Ausnahme des Waldidylls bei dem Badeorte Schwarzort und der Oase bei Nidden, von hohen Sandbergen besetzt, deren Eigenthümlichkeit es ist, daß sie — wandern. Zur Erklärung dieser Erscheinung muß man auf die Bildung der Dünen der Nehrung zurückgehen. Die Ostsee hat eine ihr eigenthümliche Meeresströmung nicht, sie wird nur durch die Winde bewegt. Die hier vorherrschenden Westwinde treiben das Meerwasser und die in demselben befindlichen, ihm von den einmündenden 250 Flüssen zugeführten Sinkstoffe und Sandkörner, welche bei der geringen Meerestiefe nicht zu Boden fallen, sondern mit den Wellen und durch die Wellen in Bewegung erhalten werden, an das Ufer. Wehte der Wind nur immer aus einer Richtung und gleich stark, so müßte die Ablagerung dauernd sein; jeder heftige Sturm reißt aber mit den stark gehenden Wellen den Sand wieder in das Meer zurück, auch findet bei den in entgegengesetzter Richtung wehenden Winden eine Ablagerung von Sand nicht statt. Von dem Winde und den Sonnenstrahlen schnell getrocknet, sind die übereinander gelagerten Körner leicht bereit, sich von jedem lebhaftern Windstrom forttreiben zu lassen. Ist es ein Sturm, der über die Sandebene braust, dann treibt er die Körner in einem Augenblicke über die Fläche, die steilsten Abhänge hinan, wirft sie noch hoch auf der äußersten Kante weit in die Luft, so daß man fast den Anblick eines umgekehrten Staubbaches hat, und läßt die Körner erst jenseit der Höhe, wo seine eigene Kraft aufhört, zur Ruhe kommen. Interessant ist es, die Bewegung der Körner während eines mäßigen Windes zu beobachten, und zwar interessant wegen der eigenthümlichen Wellen, die sich dann auf der Oberfläche der Ebene wie der Abhänge bilden. Alle diese Wellen steigen auf der Windseite leicht an, und fallen auf der Landseite ziemlich steil ab, — sie verändern fortwährend ihre Form, — sie wandern mit dem Winde. Die großen Körner fallen auf der Landseite in die Furche und füllen sie allmählich aus, während die kleinen Körner von Wellenkamm zu Wellenkamm fortgetragen werden. Sie wan-

dern wie ein Heuschreckenschwarm, der sich am Boden niedergelassen hat. Aus dieser Darstellung ergiebt sich schon, daß die Dünen im Allgemeinen die Form eines breiten Walles haben müssen, der von dem Meere allmählich aufsteigt und auf der entgegengesetzten Seite steil abfällt. Dieser Abfall ist oft so steil, daß er sich fast der senkrechten Linie nähert, und der Wanderer nur mit gewissem Bangen solchen hängenden beweglichen Massen entlang geht. (Die Landstraße führt deshalb auch längs der Nehrung auf der Seeseite, nie auf der Haffseite.) Die interessanteste Bildung in den Dünen sind aber die Thäler, es sind gewissermaßen die Furchen zwischen den Dünenwellen. Nicht weniger interessant sind die Seitenthäler der Dünen, die sich vorzugsweise dadurch bilden, daß die Winde den Sand in der Längenrichtung des Dünenzuges bewegen, doch sind sie selten von einer erheblichen Länge und nehmen am häufigsten die Form eines Circus an. Am vollkommensten ausgebildet finden wir diesen Circus in Schwarzort, jener wunderbaren Oase in der Wüste, wo noch ein mächtiger Wald fast eine halbe Meile lang die Kurische Nehrung bedeckt und einen regelmäßigen Kampf gegen eine rasch vorschreitende Düne kämpft.

Unmittelbar vor Schwarzort liegt eine ungeheure Düne, die sich von Norden her über den Wald wälzt, ihn zum größten Theile schon verschlungen hat, und einst den letzten Rest desselben begraben wird. Steigt man den steilen Abhang dieser Düne hinan, so befindet man sich auf einer Hochebene, die etwa 30 Meter hoch sein mag. Von hier aus hat man einen ungewöhnlichen Anblick: im Westen das Meer, insel- und meist schifflos, im Osten das Haff, von Hunderten von Kähnen und der Dampferflottille der Bernsteinbaggerei belebt, und drüben die grüne Küste der Niederung. Nach Norden zu dehnt sich gelb und trostlos, eine vollkommene Wüste, die Nehrung hin, bis man weit am fernen Horizonte das geschäftige Memel entdeckt, mit seinen Windmühlen und Schiffsmasten. Nach Süden zu blicken wir über den dunkeln Wald von Schwarzort hinweg in die unbegrenzte Ferne.

Aber auch die Triebsandfelder, von den wandernden Sandbergen verlassen, und darum bloßgelegt, bodenlos, weil wahrscheinlich schwimmend, ziehen den Dünen nach, bis sie nach einer Reihe von Jahren fest und sicher werden. Schrecklich ist es in ihrer Nähe. Unglücksfälle ereignen sich noch immer, sei es bei Fremden, die sich allein in die Düne wagen, sei es bei Eingeborenen, die, einen Richtweg zu verfolgen, von der eigentlichen Straße abweichen. Menschen, Thiere und Fuhrwerke sind gesunken, plötzlich, ohne Ahnung, schnell in die Tiefe, bis der Sand wieder über ihnen zusammenfloß, ohne ein Merkmal zu hinterlassen. So versank zu Anfang dieses Jahrhunderts, wie Otto Glagau, der treffliche Schilderer der Nehrungen erzählt, zwischen Schwarzort und Memel eine vierspännige Postchaise mit Pferden und Passagieren und nie ist eine Spur von ihr entdeckt worden*).

Als die Post von Königsberg nach Memel noch hier ging, war die Nehrung nicht so unbekannt als jetzt; Kotzebue fuhr auf ihr, und dichtete, durch den Eisgang zurückgehalten, in dem Sandkruge, Memel gegenüber, sein bekanntes Lied »Es kann

---

*) Ob nun der Triebsand gerade an diesem Unglücke schuld gewesen ist, wird von anderer Seite stark in Zweifel gezogen. Für wahrscheinlicher wird es gehalten, daß der Postillon unvorsichtig der See zu nahe gefahren ist, und Pferd und Wagen von den hochgehenden Wogen verschlungen sind. Dies hat um so mehr Wahrscheinlichkeit für sich, wenn berücksichtigt wird, daß man auf der Nehrung in der Regel so nahe den Meereswogen fährt, daß ein Rad des Wagens von ihnen bespült wird.

ja nicht immer so bleiben.« Die Preußische Königsfamilie fuhr diesen Weg 1808. Im Jahre 1833 hat der bekannte Astronom Bessel mehrere Jahre auf der Nehrung zugebracht, um trigonometrische Vermessungen vorzunehmen. Die fata morgana der Kurischen Nehrung war bekannt. Das Eingehen der Poststraße ließ diesen Landstrich in Vergessenheit gerathen. Fremde kamen gar nicht mehr dorthin. Da trat Dr. Schuman im Anfange des Jahres 1859 mit einem Berichte über Schwarzort in den Preußischen Provinzialblättern auf, und seit dieser Zeit wird es als Seebade- und klimatischer Kurort vielfach von Fremden besucht.

Von Versandungen an der Ostpreußischen Küste wissen nicht bloß die Chronisten zu erzählen. Die meisten haben in neuerer Zeit stattgefunden. Einst bedeckte ein mächtiger Wald die Kurische Nehrung:

»Einst war, so thut die Sage kund,
Auf Waldumkränzten Auen
Von Memel bis zur Weichsel Mund
Ein Paradies zu schauen.
Hier trieb der Hirt im Frühlingssang
Die Heerd' auf Blumenmatten,
Die Sichel scholl, das Jagdhorn klang
Durch grüner Wälder Schatten«, —

so sang Rhesa mit Recht in seiner Prutena von der Kurischen Nehrung. Aber jetzt ist das schattige Waldparadies verschwunden, theils der Sturm oder die Sinnlosigkeit seiner Bewohner*) vernichteten es. Kunzen, das im Anfange dieses Jahrhunderts noch 40 Besitzer zählte, ist verweht, ferner Alt- und Neu-Lattenwalde, von denen das Erstere — der Sage nach — lange vor dem siebenjährigen Kriege, das Andere während desselben untergegangen sein soll. Karwaiten, südlich von Schwarzort, ist vollständig verschwunden; nur noch eine Ortstafel zeigt die Stelle, an welcher das Dorf gestanden. Bei der Versandung ganzer Waldungen kam das Wild in Gefahr zu verhungern; es wurde deshalb im Jahre 1733 nach der sechs Meilen entfernten Warnikenschen Forst getrieben. Dabei verfahren die Dünen ganz willkürlich, ihr Gang ist durchaus nicht zu berechnen. So begruben sie Alt-Pillkoppen, worauf die verdrängten Bewohner Neu-Pillkoppen anlegten. Mit einem Male nahmen die Dünen eine andere Richtung, sie vernichteten das neue Dorf und ließen das alte hervortreten. Man kann auf die Dünen den Ausspruch Saussure's über die Alpen anwenden, daß bei ihnen keine Regel zu entdecken, als die Regellosigkeit. Gegenwärtig sind zwar die ersten Meilen der Nehrung in ihrem südlichen Theile wiederum mit Wald bedeckt — Rossiten steht auf alluvialem Boden — aber in dem nördlichen Theile bilden Nidden und Schwarzort Oasen in dieser sieben Meilen langen Wüste. Was den Dünen einen so eigenthümlichen Character giebt, und sie den Gletschern und Lavaströmen zur Seite stellen läßt, das ist ihre Beweglichkeit, »das Leben des Todes«, wie es Tschudi nennt; gleich den Schwärmen organischer Wesen bewegen sie sich fort. Die bedrohten Menschen haben sich seit langer Zeit gegen diesen fürchterlichen Feind zu wehren gesucht, aber ohne Erfolg, keine Schutzwehren, die man an der Dünengrenze gegen den fliegenden Sand errichtet, helfen. Und machte man diese

*) Ob nun die Russen oder die Schweden, der große Churfürst oder ein anderer Herrscher die Kurische Nehrung hat abholzen lassen, darüber ist nichts Gewisses bekannt.



Wehren Hunderte von Fußen hoch, der Dünensand, der im Sturm trombenartig hoch in die Luft gewirbelt wird, übersteigt sie. Der Raum vor einer solchen Wehre wird schnell ausgefüllt, und auch der blos fließende Sand geht darüber hinweg. Ebenso wenig nützen Schutz- oder Fangzäune auf dem Kamme der einzelnen Dünenzüge. — Die Dünen können jedoch überall durch die Pflanzenwelt zum Stehen gebracht werden, denn der Dünensand enthält die Hauptbedingung der Vegetation, Wasser, in reichem Maße. Man darf die obere Sandschicht meist nur ein paar Zoll abräumen, um auf einen solchen feuchten Schacht zu treffen. In Ländern der gemäßigten Zone trocknet der Sand niemals tiefer als sechs Zoll vollkommen aus (in tropischen Ländern, in der regenlosen Peruanischen Wüste und in der Sahara dagegen versinken die Thiere bis an den Leib in dem trockenen Sande), in nassen Sommern ist der Sand sogar bis an die Oberfläche mit Feuchtigkeit erfüllt, man geht auf der Düne dahin, beinahe ohne den leisesten Eindruck zu verursachen. Dennoch gedeihen die meisten Pflanzen hier nicht, weil es an einer Humusdecke fehlt. Nur gewisse Pflanzen, und ihre Zahl ist klein, gedeihen trotzdem im Dünensande; ja es giebt einige, die nur hier zu wachsen vermögen, und, ist es nicht wunderbar? eine von ihnen wächst nur so lange, als der fliegende Sand um ihre Halme spielt. Sobald er zur Ruhe, die Düne zum Stehen gekommen ist, wenn eine reichere Vegetation diese Pflanze umgiebt, stirbt sie dahin. Es ist das Sandrohr (auch Sandhafer oder Sandroggen genannt), welches viele Jahre ausdauert, und allein einen rationellen Dünenbau ermöglicht. Diese Pflanze vermehrt sich durch Samen (eine Rispe enthält bis 450 Samenkörner) und durch Wurzelsprossen; sie treibt eine tief in den Boden gehende Pfahlwurzel mit ein bis zwei Zoll von einander entfernten Gelenken. Aus den der Einwirkungen der Luft theilhäftigen Gelenken gehen zahlreiche Wurzelsprossen hervor, die sich von der Mutterpflanze trennen, nachdem sie die Blätter ausgebildet haben. Das Sandrohr gedeiht vorzüglich und wuchernd im Flugsande und erträgt alle Sandüberschüttungen, wenn dieselben es nur nicht gänzlich von der Atmosphäre trennen. Behufs Anpflanzung des Sandrohrs werden zuvörderst die Dünen möglichst planirt. Auf die geebnete Fläche werden die Pflanzen in Reihen, die sich in einem rechten Winkel durchkreuzen, gepflanzt, so daß lauter Quadrate entstehen. Langsam, sehr langsam geht die Cultivirung einer solchen Sandfläche vorwärts, Jahre und Jahre vergehen, bis der Sand zum Stehen kommt und man mit Anlegung einer Fichtenschonung beginnen kann.

Der Character der Dünenflora ist von der Gascogne bis Rußland derselbe, man kennt 174 Arten Dünengewächse. Aber die Flora der Dünen besteht nicht nur aus eigentlichen Dünengewächsen, die Natur schmückt die grau in grau gemalten Dünen auch mit ihren buntfarbigen Kindern; erstaunt sieht man auf dem kahlen Sande ein Stiefmütterchen blühen!

Abbrüche des Ufers, wie sie in schreckenerregender Weise bei dem Seebadeorte Cranz zu Tage treten, finden längs des Seeufers im Kreise Memel fast gar nicht statt. Die etwa vorgekommenen Umgestaltungen des Ufergestades, namentlich der Nordspitze der Nehrung, sind wohl auf die mehr oder minder starke Abwässerung des Memelstromes im Frühjahre bei Eisgang zurückzuführen.

Geht das Eis nur schwach, ist die Strömung nicht stark, so lagern sich die mitgeführten Sinkstoffe bald ab, verflachen das Fahrwasser, und verlängern und verbreitern die Sandfläche der Nehrung, welche sich früher nicht weiter, als bis zum Ausflusse der Dange, nach Norden erstreckte.

Geht das Eis jedoch stark, ist die Strömung heftig, so wird nicht allein das Fahrwasser vertieft, es werden wohl auch ganze Strecken der Nehrung abgerissen.

Ueber diese Abbrüche enthält die Sammlung einiger Denkwürdigkeiten Memels vom Jahre 1792 noch Folgendes: »Am Ausflusse des Haffes in die See befanden sich zwei kleine Vorgebirge, eins auf der Nehrung, das andere auf der Stadtseite. Das an der Stadtseite gelegene Vorgebirge ging zuerst verloren. Bei welcher Gelegenheit und durch was für Veranlassung, darüber finden sich gar keine Nachrichten. Aus einem Gedichte von Simon Dach (geb. zu Memel den 29. Juli 1605, gestorben als Professor der Poesie zu Königsberg am 15. April 1650) kann man mit einiger Wahrscheinlichkeit schließen, das solches zu Anfang des 17. Jahrhunderts geschehen sein muß.

Das andere Vorgebirge an der Kurischen Nehrung erhielt sich bis Anno 1729. Hinter demselben konnten die Schiffe selbst beim stärksten Sturm sicher liegen, auch dort ihr Winterlager halten.

Am 15. April dieses Jahres ging das Eis sehr stark, mit Sturm und Unwetter begleitet, es drang das Eis aus dem Haffe ganz unerwartet so stark auf das Vorgebirge zu, daß in wenig Tagen von der Nehrung ein Stück Land 300 Fuß breit, und zugleich gedachtes Vorgebirge abgerissen wurde.«

Weiteren Abbrüchen, bz. Versandungen ist jetzt durch die Molen- und Hafenbauten vorgebeugt.

Es erübrigt nun noch, die Beschaffenheit des Bodens in Bezug auf die Schätze, welche er in seinem Innern birgt, zu beleuchten.

Das älteste Zeugniß von Bernstein, dem Golde des Samlands, finden wir in Homer, der in der Odyssee von einem Halsbande sagt: »golden, besetzt mit Electron, der strahlenden Sonne vergleichbar«. Herodot theilt zuerst die Mythe von Phaeton mit, welche später Ovid in seinen Metamorphosen poetisch bearbeitet hat.

In den ältesten Zeiten war das Auflesen des von der See ausgeworfenen Bernsteins Jedermann erlaubt, erst die Bischöfe erkannten in dem Bernstein eine ergiebige Einnahmequelle und ein geeignetes Steuerobject. Es wurden Bernsteinmeister und Strandknechte eingesetzt, später Bernsteingerichte. Alle Strandbewohner mußten den Bernsteineid schwören. Sie erhielten für die anstrengende und gefährliche Arbeit des Schöpfens nur das gleiche Maaß Salz, dessen sie zum Fischereigewerbe bedurften. Erst zu Ende des vorigen Jahrhunderts wurde der Bernsteineid abgeschafft, und unter Friedrich Wilhelm III. die Bernsteinnutzung den Adjacenten und Strandgemeinden in Pacht gegeben.

Der Staat betreibt jetzt für eigene Rechnung keine Bernsteingewinnung.

Die älteste schon von Tacitus beschriebene Art der Gewinnung des Bernsteins ist die des »Schöpfens«, durch Auflesung des von der See ausgeworfenen: man geht ziemlich weit in das Wasser hinein, um ihn mit großen, an langen Stangen befestigten Netzen zu »schöpfen«. Die ergiebigste Ausbeute liefern die November- und Decemberstürme. (In einer Herbstnacht des Jahres 1862 wurden in der Gegend von Palmnicken und Nodens im Samlande [Kreis Fischhausen, Regierungs-Bezirk Königsberg] 4000 Pfd. Bernstein geschöpft, ca. das 100fache des Durchschnitts.) Nächst dieser Art der Gewinnung ist das Bernsteinstechen im Gebrauch. Man wendet es an, wo große Steine am Strande in der See liegen. Vier bis fünf Mann fahren mit einem kleinen Boote in die See hinaus, und während einer mit einem

Speere den Bernstein zu lösen oder mit einem Haken den Stein zu wenden sucht, fängt ihn ein anderer mit einem Käscher auf.

Beide Fangarten kommen nur in der See vor, die erste bei bewegter, die zweite bei ruhiger See.

Den Herren Stantien & Becker in Memel gebührt nun das Verdienst, die Gewinnung des Bernsteins rationell zu betreiben, wodurch sie dem Staate eine reiche Einnahmequelle eröffnet, Tausenden von Arbeitern einen lohnenden Verdienst verschafft, sich selbst aber ein recht bedeutendes Vermögen erworben haben.

Bei Brüsterort wird die Bernsteingewinnung von ihnen durch Taucher in der See, bei Palmnicken durch bergmännisch eingerichtete Gräbereien am Seeufer, am ausgedehntesten und ergiebigsten aber bei Schwarzort durch Baggerei im Kurischen Haffe betrieben. Schon vor einer Reihe von Jahren hatte man an der Ostküste des Kurischen Haffes auf der Feldmark des Gutes Prökuls Bernstein gefunden. Die hierbei gemachten Wahrnehmungen ließen den Memeler Kaufmann Moritz Becker vermuthen, daß auch im Kurischen Haffe sich Bernsteinlager vorfinden würden. Die Regierung ließ nämlich dort zur Vertiefung des Fahrwassers Baggerarbeiten vornehmen, man hatte dabei jedoch kaum jemals ein Stück Bernstein gefunden. Die Aehnlichkeit des ausgebaggerten Haffbodens mit demjenigen, in welchem, oder in dessen Nähe man sehr häufig Bernstein fand, veranlaßte den rc. Becker, der Regierung das Anerbieten zu machen, die Baggerarbeiten auf eigene Kosten zu übernehmen, falls man ihm den etwa vorgefundenen Bernstein als Eigenthum überließe. Die Regierung ging jedoch hierauf nicht ein, weil sie aus diesem Anerbieten auf ein reichlich vorhandenes Bernsteinlager schloß. Herr Becker, welcher sich inzwischen mit dem Kaufmann Stantien aus Memel associirt hatte, zahlte für die Gewinnung des Bernsteins in den ersten Jahren des Contractes 25 Thaler für 24 Stunden Arbeitszeit, jetzt 72,000 Thaler pro anno.

Nach der dritten Ausgabe von Meyers Conversations-Lexicon beträgt die ganze Production an Bernstein in Preußen jährlich 200,000 Pfund, wovon auf die Baggerei in Schwarzort 73,000 Pfd., auf die Gräbereien in Samland 45,000 Pfd., auf den Seeauswurf 72—76,000 Pfd. kommen sollen. Diese Angaben scheinen jedoch ganz willkürlich gemacht zu sein. Nach dem Staatshaushalts-Etat pro 1875 beträgt die gesammte Einnahme des Preußischen Staates aus dem Bernsteinregale 340,000 Mark; wenn hierzu die Baggerei bei Schwarzort allein 216,000 Mark beisteuert, so folgt daraus, daß der Ertrag derselben größer ist, als der aller übrigen Fundorte an Bernstein zusammen.

Man nimmt an, daß in Schwarzort wöchentlich 2—3000 Pfd. Bernstein zu Tage gefördert werden. Dies ergiebt für das Jahr bei ca. 35 Wochen Arbeitszeit (im Winter, bei Eisgang und bei Sturm kann nicht gebaggert werden) ein Erträgniß von ca. 90,000 Pfd. Hiernach kann man die Ergiebigkeit der andern Fundorte wohl berechnen.

Etwas nördlich von dem Dorfe Schwarzort, unmittelbar am Haffstrande bemerkt man die Gebäude der dortigen Baggerei (der sog. Colonie):

> zwei Wohnhäuser für die Beamten, drei Wohnhäuser für die Arbeiter, in denen etwa 4—500 derselben ein Unterkommen finden können, eine Schmiede mit 12 Feuerungen, 1 Dampfhammer mit Glühofen, 1 Kesselschmiede mit 4 Feuerungen, eine Remise.

Die Baggerei wird jetzt mit 15 Dampfbaggern à 40 bis 45 Pferdekräften betrieben; aus früherer Zeit befinden sich noch zehn kleine Dampfbagger à 15 bis 20 Pferdekräften dort, die nur ausnahmsweise und zur Vertiefung der Fahrt benutzt werden. Zu Transportzwecken werden noch ein Raddampfer à 45, und ein Schraubendampfer à 35 Pferdekräften verwendet.

Jeder Bagger ist mit einem Capitain und 34 Mann (einschließlich 1 Baggermeister, 1 Maschinist, der Docks- und Feuerleute) besetzt.

An Handwerkern werden in der Baggerei noch 70 Schmiede, 40 Zimmerleute und 15 Schlosser beschäftigt, so daß die Durchschnittszahl der dortigen Arbeiter ca. 600 (das bis jetzt erreichte Maximum 900) beträgt.

An Lohn erhalten die gewöhnlichen Arbeiter 2 Mark 20 Pf. pro Tag, neben freiem Holz zum Kochen ꝛc., die übrigen nach Verhältniß mehr — die Capitaine 120 Mark monatlich. Der Werth des Bernsteins beträgt zwischen 40 Pf. pro Kilogramm und 6 Mark für je 15 Gramm und ist nach Größe und Farbe der Stücke verschieden. Der überwiegende Theil ist geringerer Qualität. Der gewonnene Bernstein wird zum größten Theile nach Berlin, wo Herr Becker, der jetzige Alleininhaber des Geschäfts seinen Wohnsitz hat, geschafft, und dort sortirt. In Memel wird kein Bernstein verarbeitet, es befindet sich aber in dem nahe der Grenze belegenen Russischen Städtchen Polangen eine »Drechsler-Compagnie«, welche bis zu 200 Arbeiter beschäftigt. Die Firma Stantien & Becker hat Weltruf, sie besitzt nicht allein Filialen in Paris und Wien und anderen großen Städten des Continents, sondern auch an vielen Orten der alten und neuen Welt.

---

10. Die Messe zu Nishnij-Nowgorod.

Nach der »Russischen Revue«.

Bis weit hinauf ins graue Alterthum läßt sich der Ursprung der Nishnij-Nowgoroder Messe verfolgen. Im Laufe der Zeit an verschiedenen Orten abgehalten und nach denselben ihre Benennung wechselnd, wurde sie erst im ersten Viertel unseres Jahrhunderts an den Platz verlegt, nach welchem sie ihren jetzigen weltberühmten Namen trägt und welcher alle Bedingungen zu ihrer weiteren Entwickelung in sich vereint.

Die ersten Anfänge der Messe müssen in dem an der Wolga und Kama gelegenen Bolgaren-Reiche gesucht werden, in dessen an der Wolga unterhalb der Kama-Mündung gelegenen Hauptorte Bolgary oder Bachrimoff ein lebhafter Meßhandel stattfand, zu welchem die verschiedensten Asiatischen Völker, namentlich Araber, Perser, Armenier, ja sogar Inder zusammenströmten, und es galt der genannte Ort seit Alters her, jedenfalls seit Mitte des IX. Jahrhunderts, als ein Hauptstapelplatz für Europäische und Asiatische Waaren, sowie auch das Bolgarenvolk allgemein, auch bei den Russischen Chronisten, als handeltreibendes bezeichnet wird. Unter den Angriffen des allmählich sich ausbreitenden Russischen Reiches und in der Folgezeit unter denen der Mongolen fällt das Bolgarenreich allmählich zusammen und auf seinen Trümmern erhebt sich das Kasan'sche Zarenreich, in welchem die Mongolen am längsten ihre Herrschaft auf Russischem Boden behaupteten. Die frühere commerzielle

Bedeutung Bolgarys geht am Ende des XIV. Jahrhunderts auf Kasan über, welches den Vereinigungspunkt für die Finnischen, Tatarischen und Mongolischen Völkerschaften des nordöstlichen Rußlands bildet, und wo nach beglaubigten historischen Zeugnissen während der Sommermonate ein wichtiger Meßhandel, zu welchem die Händler Asiens, Rußlands und, wie es scheint, sogar West-Europas zusammenkamen, sich entwickelte. Diese Messe, welche auf dem, heutigen Tages noch unter demselben Namen existirenden, »Arskoje Pole« (Arisches Feld) abgehalten wurde, war augenscheinlich, obgleich keine historischen Beweise dafür vorliegen, von Bolgary aus dorthin übergegangen und erreichte im Verlaufe des XV., im Beginne und während des XVI. Jahrhunderts ihre höchste Blüthe. Seit dem Ende des XIV. Jahrhunderts beginnen jedoch die Kämpfe des Moskauschen Reiches gegen Kasan, welche mit der definitiven Besiegung und Unterwerfung des Kasanschen Zarenreiches durch Iwan den Schrecklichen im Jahre 1552 ihr Ende finden. — Bereits früher hatte der Zar Wassilij Ivannowitsch, als während einer der Messen auf dem Arskoje Pole Russische Kaufleute auf Anstiften des Kasanschen Chans Mahmet Amin ermordet worden waren, den Moskauschen Kaufleuten den Handel mit Kasan verboten und im Jahre 1524 eine Messe an dem äußersten östlichen Grenzpunkte seines Reiches, in Wassil-Sursk an der Wolga, gegründet, in der Hoffnung, den Verkehr von dem Arskoje Pole nach dorthin zu ziehen. Diese Absicht scheint ihm jedoch nicht gelungen zu sein, sondern der Meßverkehr in Kasan dauerte weiter fort und begann erst nach der Unterwerfung Kasans allmälig dasselbe zu verlassen und in die Umgegend des Makarjewschen Klosters überzusiedeln. Dieses Kloster des heiligen Makarius, welches 80 Werst unterhalb Nishnij-Nowgorod am Ufer der Wolga gelegen ist, wurde, nachdem es früher von den Tataren zerstört worden war, im Jahre 1624 unter dem Zaren Michael wieder aufgebaut und am 25. Juli, dem Todestage des genannten Heiligen, strömten zahllose Pilgerschaaren daselbst zusammen. An demselben Tage begann auch eine Messe, welche seit dem obenerwähnten Jahre 1624 sich jährlich wiederholte und immer mehr und mehr ausdehnte. Der gesammte Meßverkehr des Arskoje Pole bei Kasan ging auf die Makarjewsche Messe über und wurden die Städte Kasan und Moskau die eifrigsten Theilnehmer an derselben. Seit der Eroberung Sibiriens und den dadurch mit dem Chinesischen Reiche angebahnten Handelsverbindungen wurde die Makarjewsche Messe um zwei neue Elemente, den Sibirischen und Chinesischen Handel, reicher. Alle Abgaben und aus der Messe resultirenden Einnahmen wurden von dem Zaren Michael dem Kloster überwiesen und war die gesammte Administration und Polizei der Messe in der Person des Archimandriten vereinigt. Erst unter der Regierung Peter's des Großen wurden die Messe und die Einnahmen von derselben dem Kloster entzogen und dieselbe im Jahre 1718 dem Commerz-Collegium untergeordnet. Im Jahre 1755 wurden die ersten hölzernen Budenreihen auf Kosten des Staates erbaut, deren Miethertrag dem Fiskus zu Gute kam. Im Jahre 1809 wurde bereits ein steinerner Bazar von der Regierung eröffnet, mit dessen Bau im Jahre 1804 begonnen worden war. Jedoch hatte der Platz, auf welchem die Messe abgehalten wurde, manche Mängel. Am linken Ufer der Wolga gelegen, war er mit tiefem Sande bedeckt, der den Waarentransport unendlich erschwerte, überdies den Ueberschwemmungen ungemein ausgesetzt, und da der größte Theil der zur Messe angeführten Waaren vom rechten Wolgaufer her kam, trug man sich bereits längere Zeit mit dem Gedanken, die Messe in das am rechten Stromufer, dem Kloster gegenüber liegende Dorf Lyskowo überzuführen. Als

endlich im Jahre 1816 eine Feuersbrunst den auf Regierungskosten erbauten Bazar vernichtete, wurde die Messe in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Grafen Rumjanzow nach Nishnij-Nowgorod übergeführt, welches bereits seit der Mitte des XVI. Jahrhunderts durch seinen Handel berühmt war und als Stapelplatz für die Wolga und den gesammten Osten diente, seit geraumer Zeit bereits durch Handelsverkehr und Schifffahrt in enger Verbindung mit der Makarjewschen Messe stand und endlich näher nach Moskau zu gelegen war. Bald war auch hier ein enormer Bazar auf Regierungskosten hergestellt und, Dank der ausgezeichnet günstigen Lage Nishnij-Nowgorods, blühte auch hier der Meßverkehr bald auf und nahm immer größere Dimensionen an. An dem Zusammenflusse der Wolga und der Oka gelegen, vereinigt dieser Ort wie kaum ein anderer alle Bedingungen, die für die Entwickelung des Handels günstig und unentbehrlich sind. Durch den Lauf der Oka, welcher die meisten inneren Gouvernements Rußlands berührt, steht Nishnij-Nowgorod in Verbindung mit den Gouvernements Wladimir, Tambow, Rjasan, Moskau, Tula und Kaluga und damit mit den Hauptcentren der Russischen Industrie, während auf der anderen Seite die nicht weit davon sich in die Wolga ergießende Kama die Straße zu den entlegensten nördlichen und nordöstlichen Gegenden des Russischen Reiches, zum Ural und Sibirien, bildet. Diese Wasserwege sind es, welche zum großen Theil das weite Absatzgebiet und die Wichtigkeit, sowie den noch immer steigenden enormen Umsatz der Nishnij-Nowgoroder Messe herbeigeführt haben. Letzterer betrug während der letzten 10 Jahre:

	Waarenzufuhr	Waarenabsatz
1864	für 108,892,500 Rbl.	92,224,450 Rbl.
1865	» 111,457,000 »	98,270,320 »
1866	» 125,475,100 »	112,590,290 »
1867	» 125,463,000 »	104,207,600 »
1868	» 125,787,000 »	110,110,950 »
1869	» 144,134,000 »	128,249,000 »
1870	» 142,867,000 »	125,287,000 »
1871	» 157,519,000 »	132,426,800 »
1872	» 177,421,000 »	155,292,000 »
1873	» 158,054,000 »	138,188,000 »
1874	» 180,201,000 »	164,805,000 »

und weist somit während dieser Zeit eine Steigerung von ca. 65 Prozent auf.

Weitaus den größten Antheil an dem Meßverkehr des Jahres 1874 hatte der Handel mit Baumwolle und Baumwollenwaaren, von welchen für 37,790,000 Rbl. zugeführt und ohne Rest verkauft wurden. Die Rohbaumwolle wird hauptsächlich aus Buchara (auch aus Chiwa und Taschkent) und Persien, in geringerem Maße aus Transkaukasien eingeführt. Die Amerikanische Baumwolle gelangt auf den Markt von Nishnij-Nowgorod nur in Form von Watte oder vollkommen verarbeitet in Baumwollenwaaren.

Wollenwaaren, welche in zweiter Linie den Hauptgegenstand des Meßhandels bildeten, wurden im Jahre 1874 gleichfalls in größeren Mengen als in allen vorhergegangenen Jahren zur Messe gebracht und verkauft, und zwar erreichte die Zufuhr die Höhe von 23,689,000 Rbl., der Absatz eine solche von 20,589,000 Rbl. Der bedeutendste Absatz fand in Wollfabrikaten (Stoffe, Tücher u. dgl.) statt, deren

Umsatz nicht weniger als 95 pCt. des ganzen Geschäftszweiges ausmachte. Besonders günstig ging der Handel mit Tuchen vor sich, ungeachtet dessen, daß nach Kjachta nur wenig verkauft wurde, was sich einerseits daraus erklären läßt, daß während der letzten Jahre große Partien Kjachtaschen Tuches von den Fabrikanten direct in Moskau, mit Umgehung der Messe, bestellt wurden, andererseits dadurch, daß der Ausgang des Handels mit Kjachtaschem Thee im Jahre 1874 ein unbefriedigender war.

Der Theehandel übt in letzter Zeit nicht mehr denselben Einfluß, wie in früheren Jahren auf den Gesammthandel der Nishnij-Nowgoroder Messe aus, obwohl im Jahre 1874 noch immer für 9,317,000 Rbl. zugeführt und für 8,957,000 Rbl. verkauft worden ist. Die Möglichkeit der Einfuhr Kantonschen Thees und die unbedeutenden Ankäufe von Tuch, Plüsch und anderen Waaren für Kjachta, welche früher von den Kjachtaschen Kaufleuten in großen Quantitäten gefordert wurden, haben den Theehandel und den Einfluß desselben auf andere Zweige des Meßverkehrs geschwächt. Die größte Zufuhr Kjachtaschen Thees während der letzten Jahre übersteigt nicht 45,000 Kisten (in den Jahren 1865 und 1873), Kantonscher Thee dagegen wird mit jedem Jahre mehr zur Messe gebracht; in den letzten Jahren mehr als 2,000,000 Pfund. Es ist übrigens schwer, die in Kantonschem Thee gemachten Umsätze genau zu bestimmen, da außer dem zur Messe gebrachten und größtentheils vollständig vergriffenen ebenso viel und sogar noch mehr von diesem Thee nach Proben verkauft wird. Je nach der Größe des Bedürfnisses wird derselbe über Königsberg und London verschrieben und gelangt darauf aus den Zolldepots an die Käufer. In Folge der starken Concurrenz seitens des Kantonschen Thees findet der Kjachtasche Thee nur in denjenigen Jahren einen vortheilhaften Absatz, in welchen seine Qualität eine hohe ist, da diese Sorten ihre besonderen Consumenten haben. So erwiesen sich in Folge der hohen Qualität des Kjachtaschen Thees die Jahre 1864, 1868, 1871 und 1872 als besonders vortheilhaft für die Kjachtaschen Kaufleute, wogegen dieselben während der übrigen Jahre, besonders in den Jahren 1867 und 1873, mit Verlust handelten und überdies noch Credit mit zwölfmonatlichen Fristen geben mußten. Der Kantonsche Thee ist im Allgemeinen niedrigerer Qualität, als der Kjachtasche; jedoch herrscht nach den niedrigeren Sorten desselben, welche unbemittelten Consumenten zugänglicher sind, sehr lebhafte Nachfrage. In den letzten Jahren ist als ziemlich gefährlicher Concurrent des Kjachtaschen Thees der durch den Suezkanal angeführte sogenannte Hongkongsche oder Odessasche Thee erschienen. Im Jahre 1871 langte die ganze Partie desselben (bis 25,000 Kisten oder über 2,000,000 Pfund*) nicht mehr rechtzeitig zur Messe an und kam daher in das Moskausche Zolldepot. Im Jahre 1872 wurden nur 300,000 Pfund desselben zugeführt, so daß er auch in diesem Jahre dem Handel mit Kjachtaschem Thee nicht schädlich wurde. Dagegen konnte im Jahre 1873 die erhöhte Zufuhr desselben (75,000 Kisten) zur Messe und in's Moskausche Zollamt nicht ohne schädlichen Einfluß auf den Umsatz in Kjachtaschem Thee bleiben, dessen Zufuhr in Folge des vortheilhaften Absatzes während der beiden vorhergegangenen Jahre bedeutend gestiegen war (45,000 Kisten für 5,000,000 Rbl.).

In erheblichen Posten erschienen ferner auf der letzten Nishnij-Nowgoroder Messe Moden-, Galanterie-, Näscherei- und dergleichen Waaren mit einer Zufuhr im

*) 1 Pfund Russisch = 0,40 Kilogramm.



Werthe von zusammen 25,430,000 Rbl. und einem Absatz von 23,066,000 Rbl.; sodann Eisen-, Stahl- und Kupferwaaren mit 15,955,000 Rbl. Zufuhr, 14,797,000 Rbl. Absatz, und Pelzwaaren mit 7,794,000 Rbl. Zufuhr, 6,964,000 Rbl. Absatz. Auch alle übrigen Gegenstände des Meßhandels, unter denen besonders noch Lederwaaren, Leinen- und Hanffabrikate, sowie Schreibpapier, Seidenwaaren, Glas- ꝛc. Fabrikate hervorzuheben sind, bewegten sich in Zufuhr- und Absatzwerthen von mehr als 1 Million Rbl.

Die Einnahmen des Fiskus von der Messe des Jahres 1874 an Magazin- und Grundsteuer betrug von 6156 Magazinen und anderen Lokalen 204,550 Rbl. 31 Kop., und zwar außer den zu dieser Summe hinzukommenden Prozent-Zuschlagssteuern, welche besonderen Bestimmungen unterliegen.

In den Nishnij-Nowgoroder Hafen wurden von Beginn der Schifffahrt bis zum 10. September 1874 26,560,426 Pud**) Waaren zu Wasser angeführt und 12,243,399 Pud aus diesem Hafen verschifft, wobei 54,879 Rbl. 37 Kop. durch die $\frac{1}{4}$ Prozent-Steuer zur Verbesserung der Wasserwege eingingen.

Auf der Moskau-Nishnij-Nowgoroder Eisenbahn wurden vom 15. Juli bis 10. September 1874 2,432,380 Pud Waaren zur Messe befördert und 4,083,520 Pud forttransportirt.

Für die von der Nishnij-Nowgoroder Telegraphenstation während des Zeitraums vom 15. Juli bis 10. September beförderten 38,448 Telegramme flossen 38,801 Rbl. 93 Kop. in die Staatskasse; während derselben Zeit gingen an aus- und inländischen Telegrammen 38,448 Stück auf der Telegraphenstation ein.

In der Postabtheilung auf der Messe wurden in der Zeit vom 15. Juli bis 6. September (außer der Regierungs-Correspondenz) 81,924 Briefe und 9077 Geldsendungen, Packete und dergleichen in Empfang genommen; befördert wurden aus der genannten Postabtheilung während desselben Zeitraums (außer der Regierungs-Correspondenz) 54,308 Briefe, 9507 Packetsendungen und dergleichen, für welche in Summa eine Posteinnahme von 23,738 Rbl. 70 Kop. entfiel.

Nach den Angaben der Nishnij-Nowgoroder Gouvernementsverwaltung sind auf der Messe des Jahres 1874 ungefähr 255,900 Personen zugegen gewesen.

**) 1 Pud = 16,38 Kilogramm.

II. Kleine Mittheilungen.

Vergleichende Uebersicht
über den
Post-Päckereiverkehr während der Weihnachtszeit
in den Jahren 1875 und 1874
(vom 12. bis einschließlich 25. December; 14 Tage)
in den Städten mit dem Sitze der Ober-Postdirection, sowie in den Städten mit mehr als 50,000 Einwohnern, in welchen sich Ober-Postdirectionen nicht befinden.

Ort.	Einwohnerzahl. (Zählung vom 1. December 1875.)	Aufgelieferte Packete		Eingegangene Packete		Es sandte ab täglich ein Packet der ..te Einwohner.		Es empfing täglich ein Packet der ..te Einwohner.	
		insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	in der Weihnachtszeit	sonst	in der Weihnachtszeit	sonst
Berlin	969,000	304,617	21,758	229,935	16,424	45	75	59	119
1875 gegen 1874 mehr..	.	16,140	1,153	20,738	1,481	.	.	.	.
Hamburg	342,366	69,245	4,946	63,470	4,533	69	137	75	173
mehr..	.	6,616	473	16,466	1,176	.	.	.	.
Breslau	240,000	64,556	4,611	54,214	3,872	52	85	61	116
mehr..	.	3,937	281	6,251	446	.	.	.	.
Dresden	196,000	57,882	4,134	51,386	3,670	47	86	53	102
mehr..	.	2,816	201	2,316	165	.	.	.	.
Cöln a. Rh.	133,072	51,330	3,666	38,638	2,759	36	45	44	68
mehr..	.	.	.	1,978	141	.	.	.	.
weniger	.	51	4	.	.	.	.	.	.
Hannover, einschl. Linden und Kleefeld	129,976	38,489	2,749	36,493	2,607	48	86	50	93
mehr..	.	1,902	136	.	.	.	.	.	.
weniger	.	.	.	3,068	219	.	.	.	.
Leipzig	126,412	99,053	7,075	49,219	3,515	18	28	35	52
mehr..	.	5,949	425	6,541	467	.	.	.	.
Königsberg i. Pr.	119,000	37,423	2,673	31,105	2,222	44	96	53	86
mehr..	.	2,699	193	4,823	345	.	.	.	.
Frankfurt a. Main, einschl. Bornheim und Sachsenhausen	113,500	50,825	3,630	40,146	2,868	31	44	40	57
mehr..	.	854	61	8,186	585	.	.	.	.

Ort.	Einwohnerzahl. (Zählung vom 1. December 1875.)	Aufgelieferte Packete		Eingegangene Packete		Es sandte ab		Es empfin	
		insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	in der Weihnachtszeit	sonst	in der Weihnachtszeit	son
						täglich ein Packet der ..te Einwohner.		täglich ein Packe der ..te E wohner.	
Straßburg i. Elsaß ..	94,257	18,804	1,343	18,503	1,322	70	125	71	16
1875 gegen 1874 mehr ..	.	1,230	88	2,485	177	.	.	.	.
Bremen	93,295	16,650	1,189	23,152	1,654	78	159	56	14
mehr ..	.	2,787	199	.	.	.	.	.	.
weniger	.	.	.	733	52	.	.	.	.
Aachen	86,344	11,718	837	10,859	775	103	122	111	15
mehr ..	.	.	.	627	45	.	.	.	.
weniger	.	914	65	.	.	.	.	.	.
Magdeburg (Stadtbezirk)	85,532	27,781	1,984	23,433	1,674	43	77	51	93
mehr ..	.	824	58	1,761	126	.	.	.	.
Altona	84,080	5,823	416	8,537	610	202	495	137	383
mehr ..	.	893	64	1,292	93	.	.	.	.
Danzig	82,513	16,656	1,189	19,488	1,392	69	141	59	133
mehr ..	.	1,686	120	1,130	81	.	.	.	.
Barmen, einschl. Rittershausen, Unterbarmen, Wichlinghausen, Wupperfeld	81,761	18,964	1,355	12,416	887	60	76	92	154
mehr ..	.	2,820	202	2,123	152	.	.	.	.
Stettin, einschl. Grünhof, Neutorney und Pommerensdorf	81,082	25,801	1,843	23,861	1,704	44	90	48	105
mehr ..	.	2,855	204	1,519	108	.	.	.	.
Chemnitz..............	78,058	19,555	1,397	17,425	1,244	56	89	62	112
mehr ..	.	1,339	96	1,252	89	.	.	.	.
Düsseldorf	76,928	16,615	1,187	18,532	1,324	65	93	58	94
mehr ..	.	1,710	122	2,340	167	.	.	.	.
Elberfeld	73,850	22,427	1,602	16,445	1,175	46	58	63	104
mehr ..	.	5,174	370	2,401	172	.	.	.	.
Braunschweig	68,791	17,583	1,256	14,797	1,057	55	107	65	13
mehr ..	.	1,294	92	925	66	.	.	.	.
Posen	60,644	17,122	1,223	17,212	1,229	50	86	49	9
mehr ..	.	882	63	2,220	158	.	.	.	.
Crefeld (Einwohnerzahl vom Jahre 1871).....	60,523	13,398	957	9,968	712	63	64	85	10
mehr ..	.	141	10	1,213	87	.	.	.	.
Halle a. S.	60,116	16,037	1,145	13,636	974	52	103	62	11
mehr ..	.	2,132	152	351	25	.	.	.	.

Ort.	Einwohnerzahl. (Zählung vom 1. December 1875.)	Aufgelieferte Packete		Eingegangene Packete		Es sandte ab		Es empfing	
		insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	insgesammt Stück.	durchschnittlich täglich Stück.	in der Weihnachtszeit täglich ein Packet der ..te Einwohner.	sonst täglich ein Packet der ..te Einwohner.	in der Weihnachtszeit täglich ein Packet der ..te Einwohner.	sonst täglich ein Packet der ..te Einwohner.
Mainz	58,195	12,403	886	13,890	992	66	95	59	105
1875 gegen 1874 mehr	.	.	.	3,161	226	.	.	.	.
weniger	.	455	33	.	.	.	.	.	.
Dortmund	57,637	7,533	538	9,171	655	107	188	88	154
weniger	.	76	5	372	27	.	.	.	.
Mülhausen i. Elsaß	57,500	4,148	296	5,033	359	194	265	160	298
mehr	.	264	19	945	67	.	.	.	.
Cassel	53,638	18,030	1,288	20,862	1,490	42	78	36	80
mehr	.	811	58	2,739	196	.	.	.	.
Essen	52,232	5,794	414	7,636	545	126	237	96	158
mehr	.	1,042	74	176	12	.	.	.	.
Metz (Einwohnerzahl vom Jahre 1871)	51,388	7,272	519	13,126	938	99	168	55	159
mehr	.	118	8	3,547	254	.	.	.	.
Erfurt	47,497	15,437	1,102	22,835	1,631	43	58	29	89
mehr	.	1,050	75	2,022	145	.	.	.	.
Frankfurt a. d. Oder	47,100	9,448	675	13,795	985	70	106	48	102
mehr	.	.	.	2,296	164	.	.	.	.
weniger	.	61	4	.	.	.	.	.	.
Lübeck	44,800	13,450	961	9,251	661	47	141	68	133
mehr	.	703	50	678	49	.	.	.	.
Darmstadt	44,088	11,613	830	12,486	892	53	94	49	102
mehr	.	631	46	1,665	119	.	.	.	.
Potsdam	43,834	10,772	709	17,419	1,244	57	117	35	82
mehr	.	377	27	1,224	87	.	.	.	.
Carlsruhe	43,695	15,636	1,117	15,403	1,100	39	76	40	81
mehr	.	1,197	86	3,141	224	.	.	.	.
Kiel	38,000	9,974	712	10,793	771	53	100	49	109
mehr	.	1,022	73	890	64	.	.	.	.
Münster i. Westf.	34,500	11,290	806	11,469	819	43	68	42	79
mehr	.	443	31	1,029	74	.	.	.	.
Liegnitz	31,400	8,828	631	8,291	592	50	87	53	92
mehr	.	877	63	1,500	107	.	.	.	.
Coblenz	28,559	8,865	633	10,538	753	45	81	38	73
mehr	.	962	68	1,720	123	.	.	.	.
Schwerin	28,000	11,642	832	10,790	771	34	91	36	90
mehr	.	1,098	78	385	27	.	.	.	.

Ort.	Einwohnerzahl. (Zählung vom 1. December 1875.)	Aufgelieferte Packete		Eingegangene Packete		Es sandte ab		Es empfi[ng]	
		insgesammt Stück	durchschnittlich täglich Stück	insgesammt Stück	durchschnittlich täglich Stück	in der Weihnachtszeit täglich ein Packet der ..te Einwohner.	sonst täglich ein Packet der ..te Einwohner.	in der Weihnachtszeit täglich ein Packe[t] der ..te Ei[nwohner.]	so[nst]
Oldenburg, einschließl. Osternburg	23,089	7,466	533	7,686	549	43	95	42	9
1875 gegen 1874 mehr ..	.	221	16	899	64	.	.	.	.
Trier	21,980	7,044	503	7,666	547	44	64	40	6
mehr ..	.	483	34	848	60	.	.	.	.
Cöslin	14,840	4,340	310	4,362	311	48	100	48	9
mehr ..	.	44	3	661	47	.	.	.	.
Oppeln	13,237	3,751	268	3,926	280	49	83	47	7
mehr ..	.	391	28	649	46	.	.	.	.
Constanz	12,000	3,986	285	4,718	337	42	72	36	68
mehr ..	.	206	15	352	25	.	.	.	.
Gumbinnen (Einwohnerzahl vom Jahre 1871)	9,085	4,741	339	3,316	237	27	44	38	66
mehr ..	.	457	33	240	17	.	.	.	.
Arnsberg	5,490	2,635	188	2,855	204	29	47	27	45
mehr ..	.	32	2	.	.	.	.	.	.
weniger	.	.	.	529	38	.	.	.	.

Für die Deutsche Seewarte, über deren Errichtung wir vor einiger Zeit unsern Lesern Mittheilung gemacht haben*), ist durch Kaiserliche Verordnung vom 26. Dezember 1875 (Reichsgesetzblatt Nr. 35) ein besonderer Geschäftsplan vorgeschrieben worden. Angesichts der noch schwebenden Verhandlungen über den bedauerlichen Unfall, der die Deutsche Handelsmarine durch den in seinen Ursachen noch jetzt nicht völlig aufgeklärten Untergang des Dampfers »Deutschland« so schwer betroffen, bietet namentlich der §. 1 der Kaiserlichen Verordnung auch für weitere Kreise insofern Interesse, als derselbe die Aufgaben des Instituts näher bezeichnet und damit zugleich ein anschauliches Bild des hervorragenden Nutzens zu gewähren geeignet ist, den wir für die Seeschifffahrt künftig erhoffen dürfen. In Ergänzung der obengedachten Mittheilung in Nr. 11 des Postarchivs lassen wir deshalb die betreffenden Bestimmungen nachstehend folgen.

Zum Geschäftskreise der Seewarte gehören:

1) die Förderung der Seefahrten im Allgemeinen, und zwar: durch
   a) Sammlung von Beobachtungen über die physikalischen Verhältnisse des Meeres, sowie über die meteorologischen Erscheinungen auf hoher See;
   b) Prüfung und Berichtigung der auf Schiffen gebräuchlichen, für die Sicherheit der Fahrten und die Zuverlässigkeit der Beobachtungen

*) P. A. 1875 Nr. 11 Seite 345.

wichtiger Instrumente, wie Barometer, Thermometer, Sextanten, Kompasse und Chronometer;

c) Beobachtung der Erscheinungen des Erdmagnetismus auf der See, Prüfung des Verhaltens der Magnetnadel an Bord eiserner Schiffe und Ertheilung von Weisungen für ihre zweckmäßige Aufstellung an Bord der Schiffe;

d) Sammlung der wichtigeren, auf die Physiographie und Hydrographie des Meeres, sowie auf die praktische Navigation bezüglichen Schriften und Karten;

e) Unterstützung und Anregung der heimischen Schifffahrt vermittelst der aus den theoretischen Arbeiten gewonnenen praktischen Ergebnisse und zwar:

dem gesammten bei der Schifffahrt betheiligten Publikum gegenüber: durch Bearbeitung der verschiedenen Seewege in Segelhandbüchern, durch periodische Veröffentlichungen der für die Navigation wichtigen sonstigen Erfahrungen und Ermittelungen;

den einzelnen Schiffern gegenüber: durch Ertheilung erbetener Informationen, durch Ausarbeitung rationeller Segelanweisungen für bestimmte Fahrten;

2) die Sturmwarnung, und zwar:

a) die regelmäßige Sammlung von Beobachtungen über den meteorologischen Zustand der Atmosphäre auf bestimmten Plätzen an der Küste, sowie im Innern Deutschlands, ferner auf solchen Plätzen des Auslandes, deren meteorologische Verhältnisse für die Beurtheilung der atmosphärischen Zustände an den Deutschen Küsten von Einfluß erscheinen;

b) die regelmäßige telegraphische Verbreitung von Mittheilungen über den augenblicklichen Zustand der Atmosphäre, sowie die unverzügliche Veröffentlichung solcher Wahrnehmungen, welche einen gefahrdrohenden Witterungsumschlag erwarten lassen;

c) die Verarbeitung des in längeren Beobachtungszeiten gesammelten Materials auf die daraus für die Navigation und Wissenschaft zu gewinnenden Resultate und deren periodische Veröffentlichung.

Ueberflüssige Fremdwörter in der Umgangssprache. Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß wir Deutschen die aus fremden, besonders der französischen Sprache übernommenen Ausdrücke mit Hartnäckigkeit festhalten, selbst wenn die Anwendung derselben einen Fehler in sich schließt. Ganz besonders ist es die Umgangssprache, welche in dieser Beziehung noch viel zu wünschen übrig läßt. Wir wollen, um nur ein Beispiel anzuführen, im Gasthaus einen Bekannten aufsuchen und ziehen beim »Portier« (Franz. concierge) Erkundigung ein. Dieser weist uns »parterre« (au rez-de-chaussée) oder in die »Bel-Etage« (au premier). Wir finden unsern Freund an einem Augenübel leidend. Die »Jalousieen« (les persiennes) sind geschlossen, die »Rouleaux« (les stores) heruntergelassen und die »Gardinen« (les rideaux) zusammengezogen. Wollten wir in Frankreich zur Bezeichnung der Begriffe, die wir mit Portier, Parterre, Bel-Etage, Jalousie, Rouleau und Gardine verbinden, auch diese erborgten Ausdrücke in Anwendung bringen, so würde das für unsere Herren Nachbarn Hebräisch sein. Ebensowenig sind ihnen Worte, wie Restauration (für restaurant), Couvert (für enveloppe), Garderobe (für vestiaire),

quittiren (für acquitter), tranchiren (für découper) verständlich. Das Wort »Galanteriewaarenhandlung« übersetzte der Berichterstatter eines Französischen Witzblattes, als er es auf der Wiener Weltausstellung über dem Schaufenster einer Kurzwaarenhandlung als Firma prangen sah, weniger gewissenhaft als spottlustig mit commerce de galanterie. Daß deutsche Eichen und deutsche Treue hier zu Land schon lange als ausschließlich deutsches Eigenthum beansprucht werden, mochte ihm vielleicht aus unserer Literatur bekannt sein, aber daß wir neuerdings auch eine der hervorragendsten Nationaltugenden seiner Landsleute in solcher Fülle besitzen, daß wir förmlichen Handel damit treiben, war ihm so überraschend, daß er nicht umhin konnte, über diese neueste Entdeckung seinen Landsleuten an der Seine in einem für uns wenig schmeichelhaften Artikel Bericht zu erstatten. Den Schluß dieses Artikels bildete die Frage, ob es vortheilhafter sei, die Galanterie nach Maß oder nach Gewicht zu verkaufen.

Es wäre zu wünschen, daß das Publikum in ausgedehnterem Maße von Kennern beider Sprachen darauf hingewiesen würde, wie sehr wir uns durch verkehrte Anwendung französischer Ausdrücke bloßstellen. Möglich, daß wir dann in nicht allzuferner Zukunft eher in der Enthaltung, als im Gebrauch von Fremdwörtern ein Merkmal wissenschaftlicher Bildung erblicken werden.

Das elektrische Licht als Schiffsbeleuchtung ist auf Veranlassung des Admirals Likhatchoff auf der Kaiserlich Russischen Yacht »Livadia« vermittelst des von einer Gramme'schen elektromagnetischen Maschine erzeugten Lichtes eingeführt worden. Eine ähnliche Anordnung ist für das neue Russische Panzerschiff »Peter der Große« getroffen worden; jedoch wird die für dieses Schiff bestimmte Gramme'sche Maschine noch mit einem Reflektor besonderer Einrichtung versehen werden.

(D. Allg. Polyt. Zeit.)

Die Magnetnadel des Anemometers als Vorhersager der Stürme. Von Marié Davy. Vor den Stürmen, welche in Frankreich vom 6. bis 11. November 1875 auftraten, zeigte die Magnetnadel des in Montsouris aufgestellten Registrir-Anemometers auch magnetische Störungen an, welche im Zusammenhange mit den atmosphärischen zu stehen schienen. Am 28. und 29. October, am 1., 2., 3. und 4. November traten dieselben besonders deutlich hervor. Diese Erscheinungen verschwanden, sobald der durch sie angezeigte Sturm an den Küsten wüthete und ihm keine anderen folgten. Die Störung wiederholte sich am 8. November, zeigte also den Sturm vom 11. an und am 11. verkündeten die Nadeln den Sturm des 14.

Das Vorhandensein mehr oder weniger bestimmter Beziehungen zwischen den Bewegungen der Magnetnadel und den Schwankungen des Wetters ist bereits seit Anfang dieses Jahrhunderts von verschiedenen Meteorologen zugestanden worden. Zu nennen sind hier die Veröffentlichungen von Davy und Descroix 1864/65 und besonders die späteren des amerikanischen Generals Myer. (D. A. Polyt. Zeit.)

Dr. Zetzsche's Handbuch der Elektrischen Telegraphie. Unter diesem Titel wird von der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer hierselbst das lieferungsweise Erscheinen einer neuen umfassenden Darstellung des Telegraphenwesens angezeigt. Nach der Ankündigung soll dasselbe in 4 Bänden enthalten: 1) Ge-

schichte der elektrischen Telegraphie; 2) Lehre von der Elektricität und dem Magnetismus; 3) die praktische Telegraphie im engeren Sinne als Vermittlerin des allgemeinen telegraphischen Nachrichten-Verkehrs; 4) die besonderen Zwecken dienende Eisenbahntelegraphie, Feuerwehr- und Polizei-Telegraphie, die Haustelegraphie, die Kriegstelegraphie ꝛc. Von dem im Telegraphenwesen längst vortheilhaft bekannten und kürzlich zur Professur der Telegraphie an die Polytechnische Schule in Dresden berufenen Verfasser darf eine tüchtige Lösung der ihm vorliegenden Aufgabe erwartet und somit auf das Erscheinen des Werkes hingewiesen werden. Eine spätere eingehendere Besprechung wird vorbehalten.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Eisenbahnkarte vom Deutschen Reiche zur Uebersicht der den Kaiserlichen Bahnpostämtern und Ortspostanstalten zugetheilten Bahnstrecken. Bearbeitet vom Postsecretair C. Lehmann. Lithogr. Druck und Verlag des Berliner lithogr. Instituts. Berlin 1875.

Uebersichtskarte des Weltpostvereins nebst Porto-Tarif für die frankirten Briefe ꝛc. nach allen Ländern der Erde. Bearbeitet vom Postsecretair F. R. A. Lange. Stich und Druck von Grack und Aron. Berlin 1875.

Mit diesen beiden Karten haben die genannten, in den Büreaus des General-Postamts beschäftigten Beamten den Versuch unternommen, erschöpfende und zugleich *übersichtliche* Hülfsmittel, einerseits zum Verständniß der Organisation des Deutschen Eisenbahn-Postwesens, andererseits zur Kenntniß des Umfangs und der wichtigsten Bestimmungen des allgemeinen Postvereins zu schaffen.

Die **Lehmann'sche Eisenbahnkarte** ist vorwiegend zur Benutzung für Postbeamte bestimmt. Sie stellt die Vertheilung der Eisenbahnlinien des Reichspostgebiets auf die Bahnpostämter und Ortspostanstalten durch Wiedergabe der zum Postbetriebe benutzten Eisenbahnlinien in Doppellinien von verschiedener Farbe und Zeichnung (blau, roth, schwarz) dar. Außerdem enthält die Karte diejenigen Eisenbahnen, welche zur Postbeförderung nicht benutzt werden, die im Bau begriffenen Bahnstrecken, sowie das Eisenbahnnetz von Bayern, Württemberg und den an das Deutsche Reich angrenzenden fremden Landestheilen. Außer den Landesgrenzen ist auch das Fluß- und Seenetz (in blauer Farbe) dargestellt. Dadurch ist die blaue Farbe zum Nachtheil der angestrebten Uebersichtlichkeit etwas zu vorwiegend geworden.

In der **Lange'schen** in den allgemeinen Umrissen der Erdtheile und Länder gehaltenen Weltkarte sind diejenigen Länder, welche dem allgemeinen Postverein angehören, mit rother Farbe, diejenigen, welche sich dieser Vereinigung mit ihrem Postwesen noch nicht angeschlossen haben, mit gelber Farbe überzogen, die Länder ohne Postverbindungen sind weiß gelassen. Ferner enthält die Karte die hauptsächlichsten Dampfschifflinien. Die dem Blatt beigedruckten Erläuterungen geben in tabellarischer Form Aufschluß über die hauptsächlichsten Taxbestimmungen für den inneren Verkehr der einzelnen Postgebiete, sowie über die Portosätze für Briefe ꝛc. im Weltverkehr.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 4. Berne, Janvier 1876.

Echange des lettres avec déclaration de valeur et des mandats de poste dans les relations de l'Union générale des postes. — Le service postal au Japon pendant l'année 1874. — Notice négrologique. — Organisation des postes turques.

2) **Deutsche Monatshefte.** 1876. Bd. VII. Heft 1.

Die Novelle zum Strafgesetzbuch des Deutschen Reichs. — Die Stellung des Vormundes nach der Preußischen Vormundschafts-Ordnung vom 5. Juli 1875. — Die Preußische Marine in den Jahren 1811—1835. — Der Codex diplomaticus Saxoniae regiae. — Thomas Carlyle, der Biograph Friedrichs II. — Deutsche Dialektdichter. — Zur Charakteristik der philosophischen Anschauung der Gegenwart. — Aelteste Druckerzeugnisse im germanischen Museum zu Nürnberg. — Die Ausgrabungen zu Olympia I. — Chronik des Deutschen Reichs. — Monatschronik des Auslandes für August bis November 1875.

3) **Die Grenzboten.** Redig. von H. Blum. 1876. Nr. 3.

Ueber Gesundheitspflege. — M. Jähns, die Trilogie Karls des Kühnen. 3. Der »Murtenstreit«. — Aus dem Elsaß. — Literatur.

4) **Europa.** Redig. von H. Kleinsteuber. 1876. Nr. 2.

Ein Französisches Schloß während der Invasion. — Das heil. Dreikönigs- oder Epiphaniasfest. — Die Budapester Gesellschaft. — Gedächtnißfeier eines Amerikanischen Dichters. — Wiener Briefe. — Berliner Bericht. — Literatur. Bildende Kunst. Musik. Theater.

5) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. 1876. Nr. 2.

R. Kleinpaul, Gabelverschlucker, Steinfresser, Erdfresser. — Prof. Nordenskjöld's Fahrt am Jenissei und das »Aftonbladet«. — Ziele und Wege der heutigen Entwickelungsgeschichte. — Die neuesten Forschungen und Entdeckungen in Centralafrika. 2. — Fr. Müller's Grundriß der Sprachwissenschaft (Schl.) — Miscellen.

6) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. No. 12. Berne, 25 Décembre 1875.

La législation télégraphique (32me article). — Conclusion (suite et fin). — Modification aux électro-aimants, par M. Héquet, sous-inspecteur des lignes télégraphiques françaises. — Les communications sous-marines du globe. — Bibliographie. — Nouvelles.

7) **The telegraphic journal.** Nr. 71. London, 15. Januar 1876.

On telegraph construction; by John Gavey. — On a System of telegraphy; by W. Preece (IV.). — On nebulous spirals; by M. G. Planté. — Block signalling. — D'Infreville's Duplex telegraph. — The Bakerian lecture; by Charles Wheatstone. — Proceedings of societies. — The electro-magnet. — The christmas lectures at the royal institution; by Tyndall. — The new force. — Notices of books. — Test of galvanised iron wire. — Effects of stress upon the magnetism of soft iron. — Correspondence.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 4. Berlin, Februar. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

11. Die Telegraphie im Jahre 1875.

Die so eben erschienene Nummer 13 des Journal télégraphique veröffentlicht unter der Bezeichnung Revue télégraphique de 1875 einen Aufsatz, welcher die Entwickelung der Telegraphie während des verflossenen Jahres in anschaulicher und übersichtlicher Darstellung vorführt. Im Nachstehenden wird der wesentliche Inhalt dieses Aufsatzes wiedergegeben.

Seitdem die Telegraphie der Benutzung durch das Publikum zugänglich gemacht ist, hat jedes Jahr das Seinige zu der fortschreitenden Entwickelung der telegraphischen Verkehrsmittel beigetragen; einige aber kennzeichnen sich inmitten der allmählich fortschreitenden Erweiterung der Verbindungen als Hauptwendepunkte, als neue Epochen in der Geschichte der Telegraphie. Zu den letzteren gehört unbedenklich das eben verflossene Jahr, das wir wegen des Vertrages von St. Petersburg, der die telegraphischen Beziehungen der verschiedenen Länder auf neuen Grundlagen ordnet, mit Recht als den Beginn einer neuen, der dritten Entwickelungsperiode der internationalen Telegraphie betrachten dürfen.

In dem ersten dieser Abschnitte, welcher die ganze Zeit von den Anfängen dieses Verkehrsmittels bis zum Jahre 1865 umfaßt, beginnen zwischen je zwei Nachbarländern Beziehungen zu entstehen, welche, zuerst vereinzelt, sich durch allmähliche Annäherung zu immer zahlreicher werdenden Vereinigungen herausbilden. Gleiche

Interessen, die Gemeinsamkeit der Ideen oder der Sprache befördern die gegenseitige Annäherung, und so schließen sich die Europäischen Staaten zu drei unter einander wiederum in Verkehr tretenden Hauptgruppen zusammen: dem Deutsch-Oesterreichischen Verein, der Vereinigung des Vertrages von Brüssel und derjenigen der Convention zu Bern. Indem die Einrichtungen dieser Gruppen sich gegenseitig immer mehr ausglichen, ebnete sich der Weg zu der ganz Europa umfassenden telegraphischen Vereinigung, welche im Jahre 1865 durch den Pariser Vertrag ins Leben gerufen wurde.

Hier beginnt die zweite Periode, welche die allmähliche Entwickelung, den Ausbau der Beziehungen umfaßt, zu denen in Paris der Grund gelegt worden war. Zuerst auf die staatlichen Verwaltungen von Europa beschränkt, dehnt die neue Vereinigung bald ihre Thätigkeit auf die außereuropäischen Besitzungen der Mitgliedsstaaten aus, tritt dann in Beziehung mit der Verwaltung, die in Asien den Betrieb in sich abgeschlossener telegraphischer Netze leitet, und zieht endlich formell oder wenigstens dem Wesen nach die Privatgesellschaften, in deren Händen der Kabelverkehr des alten Continents liegt, in den Bereich ihres gemeinsamen Wirkens. Aber diese Gesellschaften, mit ihren auf weiteste Entfernungen berechneten Betriebseinrichtungen, haben überdies vorwiegend privaten Interessen und Anforderungen zu genügen; sie fühlen sich innerhalb einer Vereinigung, die bei ihrem Entstehen Europa ausschließlich im Auge hatte, sehr bald beengt. Trotz immer weiterer Zugeständnisse, die ihnen in den Vertragsrevisionen von Wien und Rom gemacht werden, suchen sie die Grenzen hinauszuschieben, welche die Vertragsbestimmungen ihrer Wirksamkeit setzen.

In diese Lage der Verhältnisse brachte nun der Vertrag von St. Petersburg dadurch die nothwendige Klärung, daß er den Hauptgrund der bisherigen Differenzen anerkennt, nämlich die Verschiedenheit der Beziehungen, welche der Verkehr auf große und auf kleine Entfernungen naturgemäß mit sich bringt.

Die internationale Telegraphie unterscheidet fortan zwischen dem europäischen und dem außereuropäischen Verkehr als zwei verschiedenen Verkehrsgebieten; sie stellt für beide besondere Regeln und Tarifgrundsätze auf, und ist so zu einer Telegraphenordnung gelangt, die hoffentlich dereinst die maßgebende für die telegraphischen Beziehungen der ganzen Erde sein wird.

Die in allen Fachblättern zur Kenntniß gebrachten Verhandlungen und Resultate der St. Petersburger Conferenz, sowie die Aenderungen, welche sie in den allgemeinen Bestimmungen hervorgerufen haben, können hier übergangen werden.

Die so eben hervorgehobene Unterscheidung der beiden Verkehrsgebiete bildet den charakteristischen Zug, welcher dem Vertragswerke von St. Petersburg den Stempel der Universalität aufprägt.

Freilich ist die Hoffnung der Conferenz, eine von allen Verwaltungen der Erde anerkannte Telegraphenordnung herzustellen, noch lange nicht erfüllt. Vielmehr besteht bedauerlicherweise für eine der wichtigsten telegraphischen Beziehungen, für den Verkehr mit Nordamerika, noch immer eine unabhängige Verkehrsordnung, die trotz aller den großen Kabelgesellschaften gemachten Zugeständnisse ihre besonderen Bestimmungen und die Berechtigung zu jeweiliger Aenderung derselben aufrecht erhält. Aber der Petersburger Vertrag ist so eben erst in Kraft getreten, und man muß, ehe man über seine Wirkungen ein Urtheil fällt, den Einfluß der Zeit abwarten, welche die Wirkung der Vertragsbestimmungen unterstützen und schließlich ihre Annahme auch seitens derjenigen Verwaltungen herbeiführen wird, welche sich bis jetzt ablehnend verhalten.

Das Streben nach Vereinfachung aller den Verkehr zwischen den Völkern regelnden Bestimmungen bildet eins der hervortretendsten Kennzeichen unserer Zeit. Dieses Bedürfniß ist ein besonders lebendiges für die Telegraphie, welche durch räumliche Entfernungen, das große Hemmniß der Einigung, weit weniger beeinflußt wird, als alle anderen Verkehrsarten; es wird für sie um so gebietender, als die noch auf verschiedenen Theilen der Erde vorhandenen Lücken, welche einzelne Telegraphengebiete von dem großen zusammenhängenden Telegraphennetz trennen, immer mehr ihrer Ausfüllung entgegengehen.

Im Jahre 1874 ist eine der fühlbarsten dieser Lücken durch die Verbindung von Südamerika mit Europa ausgefüllt worden. In Fortsetzung und Vollendung des im Vorjahre begonnenen Werkes wurden 1875 durch die Kabel von Para nach Cayenne und Demerara, und von Demerara nach Trinidad, die Netze von Nord- und Südamerika miteinander verbunden und so die Mittel zu dem telegraphischen Verkehr mit jedem einzelnen der beiden Theile von Amerika verdoppelt.

Außer dieser Verbindung der Netze der beiden Hälften von Amerika hat jede derselben eine Erweiterung ihrer Verkehrsmittel durch den Bau mehr oder minder ausgedehnter neuer Linien erfahren. So erhielt zunächst Nordamerika eine neue Verbindung mit Europa durch das sogenannte directe Kabel, dessen schon fast beendete Legung im Jahre 1874 durch die Ungunst der Jahreszeit aufgehalten, 1875 glücklich beendet worden ist, und welches nach einigen Schwankungen in den Gebührensätzen eine Ermäßigung der letzteren um 25 Procent zur Folge gehabt hat. Ferner ist das die Antillen verbindende Netz, außer dem vorhin erwähnten Kabel zwischen Trinidad und Demerara, durch den Anschluß der Insel Ste. Croix und durch ein neues Kabel zwischen Florida und Havannah erweitert worden.

Nicht minder wichtig sind die Erweiterungen, die das Telegraphennetz von Südamerika erfahren hat. Zunächst hat die Western and Brasilian Compagnie durch Legung der Kabel von Rio Grande do Sul nach Maldonado, Montevideo und Buenos-Ayres die Reihe der über die ganze Ostküste sich erstreckenden Verbindungen vervollständigt. Die Folgen davon sind nicht ausgeblieben: das ganze Netz des Brasilianischen Landgebietes ist seitdem dem internationalen Verkehr geöffnet; es sind directere und regelmäßigere Beziehungen mit Uruguay, der Argentinischen Republik und, mittelst der Linien der Transandinischen Compagnie, auch mit Chili hergestellt. Ferner hat die Compagnie »India-Rubber, Guttaperche and Telegraph works« eine Verbindung von Peru mit dem Chilenischen Netze durch eine Reihe von Kabeln hergestellt, welche ausgehend von Caldera (Chili), dann die Straße von Iquique durchschneidend über Arica, Islay, Mollendo, nach Callao und Lima führen, und so zum ersten Male die Hauptstadt von Peru in directe Verbindung mit Europa bringen.

Allerdings ist es ein weiter Umweg, welchen die Depeschen bis zur Ankunft an diesem äußersten Endpunkt zu durchlaufen haben, da sie, um nach Lima zu gelangen, bis nach Montevideo, also um 22 Grad weiter südlich gehen, und dann den ganzen Amerikanischen Continent in der Höhe von Buenos-Ayres und von Valparaiso durchschneiden müssen. Ein viel directerer Weg wäre der über Panama, wenn diese Stadt nicht der Endpunkt der elektrischen Verbindung wäre. Hoffen wir, daß neue Unternehmungen zur Herstellung der Drahtverbindung zwischen Panama und Peru zu Stande kommen werden, denn diese würde nicht nur einen kürzeren Weg zu der Westküste von Südamerika darbieten, sondern auch der Gesammt-

heit der telegraphischen Verbindungen der Erde ein neues, bis jetzt noch isolirt gebliebenes Gebiet, die Vereinigten Staaten von Columbia und die Republik Ecuador, zugänglich machen.

Um bis dahin diesen kürzeren Weg der telegraphischen Correspondenz nicht gänzlich verschlossen zu lassen, ist seit 1875 die Einrichtung getroffen, daß die Depeschen von Panama mittelst Postdampfers bis Lima, wo sie telegraphischen Anschluß finden, befördert werden können.

Die größte Thätigkeit in der Errichtung neuer telegraphischer Verkehrswege hat also im Jahre 1875, wie auch schon 1874, in den Beziehungen zwischen Amerika und Europa, sowie zwischen den einzelnen Theilen Amerika's stattgefunden. Die Fortschritte innerhalb des alten Continents waren, wenn auch nicht minder zahlreich, doch weniger in die Augen fallend. Außer einigen localen Gebührenermäßigungen, wie z. B. im internen dänischen Telegraphenverkehr, bestehen die Erfolge in der fortschreitenden Ausdehnung der Netze der einzelnen Länder, in der in immer weiterem Maße durchgeführten Hineinziehung auch der kleineren Ortschaften in das Telegraphennetz. Denn seitdem für die wichtigsten Verkehrsrichtungen durch Anlage von Telegraphenlinien gesorgt, durch Vermehrung derselben der Verkehr immer mehr gesichert ist, erkennen alle europäischen Telegraphenverwaltungen ihre Hauptaufgabe darin, die Vortheile der Telegraphie auch immer weiteren Kreisen zugänglich zu machen.

Sind in der alten Welt so hervortretende Errungenschaften nicht zu nennen, wie sie für entfernte Länder zu verzeichnen waren, so verdienen doch verschiedene erhebliche Erweiterungen erwähnt zu werden, welche die telegraphischen Verkehrsmittel der alten Welt im Jahre 1875 erfahren haben.

Die wichtigste neue Linie ist durch Legung des Italien mit Sardinien verbindenden Kabels hergestellt worden. Seit der Unterbrechung und dem Verschwinden des Kabels zwischen Sicilien und Sardinien mußte Italien seine Sardinische Correspondenz über Frankreich transitiren lassen; durch das neue Kabel ist Italien wieder in directen Verkehr mit Sardinien gebracht.

Spanien ist durch eine Anzahl kürzerer an der Küste entlang gehender Kabel, welche Santander mit Bilbao und St. Sebastian, und letzteren Küstenort mit der französischen Küste verbinden, in einen gesicherteren telegraphischen Verkehr mit Frankreich gebracht worden, als dies vermöge der den Wechselfällen des Bürgerkrieges ausgesetzten Landverbindungen bis dahin der Fall war.

In Asien hat die japanesische Regierung ihr Telegraphennetz durch eine Verbindung mit Hakodade auf der Insel Jesso erweitert, und Ostindien ist durch eine dem internationalen Verkehr geöffnete Linie mit dem Birmanenreich verbunden worden.

In Afrika ist kein vollendeter Erfolg ins Leben getreten; doch hat Egypten durch seinen Vertreter bei der Petersburger Conferenz die Aussicht eröffnen lassen, daß die große von Cairo aus den Nil entlang bis Chartum gehende Linie dem internationalen Verkehr zugänglich gemacht werden wird.

Der fünfte Erdtheil entbehrt noch immer der schon 1874 in Aussicht genommenen telegraphischen Verbindungen zwischen dem Festlande von Australien und Neuseeland und weiter von der australischen Westküste durch das Binnenland nach den übrigen wichtigeren Punkten. Doch sind die zur Verbindung von Neuseeland mit dem australischen Festlande bestimmten Kabel bereits im October 1875 von

England nach ihrem Bestimmungsort abgegangen, und auch für die anderen Pläne ist die Ausführung im laufenden Jahre zu erwarten, so daß dann jede der australischen Colonieen mit dem großen Telegraphennetz der Erde in Verbindung stehen wird.

Außer den genannten fehlt aber noch vielen anderen Colonieen die telegraphische Verbindung mit dem Mutterlande; so entbehrt z. B. England noch einer directen Linie nach einer seiner wichtigsten Colonieen, dem Cap der guten Hoffnung, so Frankreich einer Verbindung mit dem seit langer Zeit bestehenden Liniennetz in Senegambien, und mit den neu geschaffenen telegraphischen Verbindungen in Neu-Caledonien; Spanien ist noch außer Verbindung mit den Philippinen, Portugal mit Goa. Sonach bleibt für die kommenden Jahre noch ein weites Feld der Thätigkeit offen.

---

13. Die Posteinrichtungen in Dänemark.

Von Herrn Geheimen expedirenden Secretair Höpfner in Berlin.

Das dänische Postwesen erstreckt sich über das eigentliche Königreich Dänemark, einschließlich der Faröer-Inseln, aber nicht über Island, Grönland und die Colonien; es umfaßt ein Gebiet von 718,6 Quadratmeilen mit 1,884,660 Einwohnern.

Die Zahl der Postanstalten mit vollem Geschäftsumfange beträgt 117; dazu treten 318 Briefsammlungen, so daß eine Poststelle auf je 4330 Einwohner oder 1,6 Quadratmeilen entfällt.

Das Verhältniß der allgemeinen dänischen Postverwaltung zur isländischen ist durch ministerielle Verordnung geregelt.

Die Leitung der dänischen Postverwaltung wird von der zweiten Abtheilung des Ministeriums des Innern, welcher auch die Verwaltung des Telegraphenwesens, sowie der Staatseisenbahnen übertragen ist, wahrgenommen.

Die Dienstgeschäfte werden je nach Bedürfniß zwischen den Büreaus für die obere Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens oder auch zwischen diesen und dem Büreau für öffentliche Arbeiten vertheilt.

Für die Postverwaltungsgeschäfte steht dem General-Director der Posten, Telegraphen und Staatseisenbahnen ein Committirter zur Seite. Das übrige Personal der obersten Postbehörde besteht aus einem Büreauvorsteher und vier Gevollmächtigten, wozu noch eine gewisse Zahl Assistenten und Schreiber tritt.

Alle Angelegenheiten, welche sich auf das Kassen- und Rechnungswesen der Post beziehen, werden von dem »General-Decisorat für das Rechnungswesen der Postverwaltung« bearbeitet. Das General-Decisorat ist dem Finanzministerium unterstellt und ist unabhängig von der sonstigen Leitung des Postwesens. Das Personal bilden der General-Decisor, ein Büreauvorsteher und zwei Gevollmächtigte, sowie eine Anzahl Assistenten und Schreiber.

Die Arbeitsräume der Centralverwaltung sind in der sogenannten Kanzlei, einem aus Friedrichs IV. Regierungszeit stammenden Gebäude neben dem Schlosse Christiansborg untergebracht. Hier haben auch die übrigen Ministerien, mit Ausnahme des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, ihren Sitz.

Dem Ministerium des Innern sind zwei Postinspectoren, der eine für die Inseln, der andere für Jütland, zugetheilt. Ueber Kassenrevisionen rc. haben die Postinspectoren an das General-Decisorat zu berichten.

Gewisse Sachen sind den Postinspectoren zur selbstständigen Behandlung und Erledigung unter Vorbehalt der Berufung an das Ministerium, übertragen. Hierher gehören im Wesentlichen:

Annahme von Postbeförderern, Landbriefträgern und Briefsammlern, sowie Abschluß der bezüglichen Verträge; Erledigung der Beschwerden über die zur Post- bz. Extrapostbeförderung gestellten Transportmittel, über Verlust, Verzögerung oder Beschädigung der Sendungen, sowie über die Zeitungsbesorgung; Benutzung von regelmäßigen Personenfuhrwerken und Privatschiffen zur Postbeförderung; Beschaffung, Instandsetzung und Beseitigung von Büreau- und Kursinventarien unter gewissen Beschränkungen; Postillonsbelohnungen u. A.

In solchen Angelegenheiten haben die Postanstalten an die Postinspectoren zu berichten; im Uebrigen sind die Berichte direct an das Ministerium des Innern, bz. an das General-Decisorat einzusenden.

Durch das gegenwärtig in Kraft befindliche Postgesetz vom 7. Januar 1871 sind im dänischen Postwesen wesentliche Reformen eingeführt worden. Abgesehen davon, daß dieses Gesetz und die anschließende Verordnung vom 28. März 1871 eine Sammlung aller Bestimmungen enthält, welche das Verhältniß der Verwaltung zum Publikum betreffen, sind damit Aenderungen in den Taxbestimmungen fast aller, die postalische Wirksamkeit umfassenden Zweige eingetreten. Einige dieser Veränderungen bilden eine Durchführung der bereits früher (Gesetze von 1851, 1865 und 1868) angebahnten Einheitlichkeit und Wohlfeilheit. Dies gilt namentlich hinsichtlich der neuen Brieftaxe, bei welcher der Unterschied zwischen einfachen und doppelten Briefen fortgefallen ist, sowie bezüglich der Packettaxe, bei welcher die von den Sendungen zurückzulegende Entfernung außer Betracht bleibt. Auch die gänzliche Beseitigung der Portofreiheit, sowie die veränderte Taxirung der Zeitungen und Zeitschriften sind hierher zu rechnen.

Die Post ausschließlich hat das Recht,

a) lose Briefe,
Adreßbriefe,
geschriebene oder mit Schrift ausgefüllte, gedruckte Sachen jeder Art und jeden Gewichts, sowie
geldwerthe Papiere,

wenn diese Gegenstände unter Verschluß versandt werden,

b) gangbares, gemünztes Geld in geschlossenem Briefumschlage oder ähnlicher Verpackung

von einem Postorte zu einem anderen zu befördern.

Nur unter genau bestimmten Bedingungen ist eine Ausnahme zulässig.

Die Post nimmt zur Besorgung zwischen verschiedenen Poststellen folgende Gegenstände an:

a) lose Briefe bis zum Meistgewicht von 50 Kvint (250 Gramm). Zu den losen Briefen werden gerechnet:
α) Gegenstände in Briefformat (gewöhnliche Briefe und Postkarten), sowie
β) gedruckte Sachen, offene Karten, Waarenproben und Muster.

Einschreibsendungen (Vermerk: Anbefales, Recommanderes, NB.), sind im Voraus zu frankiren.

Briefe ohne Werthangabe mit gangbarer Münze, Papiergeld, auf den Inhaber lautenden Obligationen oder anderen geldwerthen Verschreibungen dürfen nur als Einschreibsendungen versandt werden.

b) Geldbriefe,
c) Packete (der Begleitbrief darf nicht über 3 Kvint wiegen),
d) Postanweisungen,
e) Postvorschüsse,
f) Zeitungen und Zeitschriften.

Die unter d. und e. aufgeführten Sendungen werden nach und von Briefsammlungen nicht befördert.

Die Postverwaltung ist befugt, Briefe durch Eilboten bestellen zu lassen, Reisende und deren Gepäck mit den fahrenden Posten zu befördern, das Extrapostwesen zu verwalten, die Vertheilung und Einsammlung von Sendungen auf dem Lande auszuführen, Ortspostsendungen zu besorgen und die bezüglichen Taxen, sowie Beförderungsbedingungen festzusetzen.

Portofreiheiten bestehen nicht mehr. Dem jetzt regierenden Könige, sowie den Mitgliedern der Königsfamilie wird volle Erstattung für die Portoausgaben gewährt. Die Behörden — auch die Postanstalten — haben die Portobeträge aus der Vergütung für die Comtoirunterhaltung zu bestreiten; dieselben haben zu dienstlichen Sendungen Dienstfreimarken bz. Postkarten und Briefumschläge mit aufgedruckten Dienstfreimarken zu verwenden.

Für Leistungen, welche von den Postanstalten nicht nothwendiger Weise behufs *Besorgung der* Sendungen ausgeführt zu werden brauchen, wird eine besondere Ge*bühr erhoben*. Diese Gebühr beträgt:

a) für die Ausfertigung eines Einlieferungsscheines oder Rückscheines 4 Oere *).

Dieser Betrag fällt der Staatskasse zu, sofern der eingelieferte Gegenstand aus einer Einschreibsendung, einem Geldbriefe, Packete mit angegebenem Werthe oder einer Postanweisung besteht.

Ueber die Einlieferung loser, nicht eingeschriebener Briefe kann keine Bescheinigung verlangt werden.

b) für das Versiegeln oder Zeichnen einer Sendung, das Verpacken eines Geldbriefes, das Adressiren eines Gegenstandes, das Liefern und Ausfertigen eines Adreßbriefes .... 6 Oere
für jede Leistung.

c) für die Eilbestellung:
im Ortsbestellbezirke .... 16 Oere;
nach dem Landbezirke
bis zu $\frac{1}{4}$ Meile Entfernung .... 33 Oere,
über $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ Meile Entfernung .... 66 »
» $\frac{1}{2}$ » $\frac{3}{4}$ » » .... 100 »
» $\frac{3}{4}$ » 1 » » .... 133 »
für jede fernere $\frac{1}{4}$ Meile .... 25 »

*) 1 Krone Dänisch = 100 Oere = 1 ℳ 12½ Pf. R. W.
Dänische Währung 1 Oere } Deutscher Währung 1 Pfennig } = 8 : 9.

Bei Bestellungen zur Nachtzeit, d. i. zwischen 10 Uhr Abends und 6 Uhr früh, wird die Hälfte der Gebühr als Zuschlag erhoben.

In Verlustfällen wird für eine Einschreibsendung der Betrag von 20 Kronen erstattet.

Für Geldbriefe und Packete wird bei Verlust, Beschädigung oder Durchnässung dem Absender der wirklich erlittene Schaden bis zur Höhe des angegebenen Werthes, für Packete ohne Werthangabe jedoch nur bis zu einer Krone für jedes Pfund des Bruttogewichts erstattet.

Die Erstattungspflicht erlischt für Sendungen nach dem Inlande innerhalb 3 Monate, nach den Beilanden und Colonien innerhalb 6 Monate, vom Tage der Einlieferung ab gerechnet.

Uebertretungen gegen die Bestimmungen bezüglich der grundsätzlichen Rechte der Post werden mit 4—10 Kronen Strafe belegt.

Die Versendung von Geld in gewöhnlichen Briefen wird mit dem fünften Theil der eingelegten Summe, jedoch höchstens mit 20 Kronen bestraft.

Der Mißbrauch von Dienstfreimarken seitens der Beamten wird mit 10—200 Kronen geahndet.

Uneingeschriebene Reisende haben den sechsfachen Betrag des hinterzogenen Personengeldes als Strafe zu entrichten.

Die vorstehend bezeichneten Strafbeträge fallen demjenigen zu, welcher die Ungehörigkeiten entdeckt und zur Anzeige bringt.

Mit Geldbuße von 4 — 20 Kronen wird belegt, wer die hinsichtlich der Postsachen-Beförderung mit Personenfuhrwerken oder Privatschiffen gegebenen Bestimmungen übertritt, den Posten unterwegs Hülfsleistung verweigert, oder die zur Postbeförderung erforderlichen, außergewöhnlichen Transportmittel (an Orten ohne Extrapoststation) nicht hergiebt.

Wer den Posten auf das übliche Signal nicht ausweicht, wird mit 2 — 10 Kronen Strafe belegt.

Für den örtlichen Dienstbetrieb bestehen in Dänemark:

	1	Ober-Postamt,
	42	Postcomtoire,
	56	rechnungsführende Postexpeditionen,
	18	nicht rechnungsführende Postexpeditionen,
	318	Briefsammlungen.
Gesammtzahl der festen Postanstalten ..... (faste Posthuse).	435.	

Das Ober-Postamt wird von einem Ober-Postmeister, die Postcomtoire werden von Postmeistern und die Postexpeditionen von Postexpediteuren verwaltet.

Bei den Postcomtoiren und Postexpeditionen kann im Allgemeinen die Ein- und Auslieferung sämmtlicher Arten von Postsendungen erfolgen. Diese Postanstalten besorgen die Bestellung der Sendungen in einem bestimmten Umkreise, nehmen Bestellungen auf Zeitungen und Zeitschriften an und schreiben Personen und deren Reisegepäck zur Beförderung mit den fahrenden Posten ein.

In der Regel sind die Postcomtoire von 8 Uhr Vormittags bis 9 Uhr Abends, mit Ausnahme von zwei Stunden zur Mittagszeit, dem Verkehr mit dem

Publikum geöffnet. Die Postexpeditionen sind gewöhnlich 7 — 8 Stunden offen. Während der Abfertigung weitergehender Posten können die Postanstalten geschlossen werden. An Sonn- und Festtagen tritt eine Beschränkung der Dienststunden ein.

Die nicht rechnungsführenden Postexpeditionen sind einer benachbarten, größeren Postanstalt untergeordnet. Ebenso sind die Briefsammlungen einer benachbarten Postanstalt zugetheilt. Die Wirksamkeit der Briefsammlungen ist wesentlich beschränkt. Sie dürfen im Allgemeinen nur folgende Sendungen zur Beförderung annehmen:

a) lose Briefe nach dem Inlande,
b) Geldbeträge bis 100 Kronen,
c) Packete nach dem Inlande, in der Regel bis zum Gewicht von 2 Pfund,
d) unfrankirte Sendungen nach dem Auslande.

Außerdem haben sie Reisende bis zum nächsten Postort einzuschreiben und Bestellungen auf Zeitungen anzunehmen.

Die Briefsammlungen sind nicht verpflichtet, ankommende Sendungen bestellen zu lassen, doch sollen sie dieselben so schnell als möglich anzubringen suchen. Sie sollen ferner darauf hinwirken, daß sich die angrenzenden Gemeinden und benachbarten Höfe auf gemeinschaftliche Rechnung einen Landpostboten zur Beförderung der Postsendungen nach und von den Briefsammlungen halten. Eilbestellung findet von diesen Postorten aus nicht statt.

Freimarken rc. erhält der Briefsammler von der vorgesetzten Postanstalt leihweise bis zu einem Betrage, welcher seine vierteljährliche Löhnung nicht übersteigt.

Das Einhalten von Dienststunden ist den Briefsammlungen nicht zur Pflicht gemacht; dieselben sollen so lange als möglich in der Zeit von 9 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends, namentlich aber einige Zeit vor Abgang der Post, geöffnet sein.

In Kopenhagen liegt das Ober-Postamt in der lebhaftesten Geschäftsgegend, der Store Kjóbmagergade. Dasselbe zerfällt in das Briefpostcomtoir (Einlieferung von Briefen und Postanweisungen), das Stadtpostcomtoir (Bestellung der Briefpost, Ausgabe der zur Abholung bestimmten Briefe, Auszahlung der Postanweisungen), das Fahrpostcomtoir (Einlieferung und Bestellung der Geldbriefe, Packete und Postvorschüsse) und das Zeitungscomtoir.

Ist das Ober-Postamt fast in der Mitte der Ellipse gelegen, welche das eigentliche Kopenhagen zwischen dem Hafen und den Wällen bildet, so befinden sich an den beiden Enden derselben nördlich die Postexpedition an der Zollbude, dem Brennpunkte eines Weltverkehrs, südlich die Postexpedition am Bahnhofe, dem Vereinigungspunkte des Verkehrs mit dem Festlande. Ganz Kopenhagen, mit Einschluß von Christianshavn auf der Insel Amager und den Vorstädten, bildet einen ziemlich regelmäßigen Kreis. Auch die Peripherie dieses Kreises ist mit Postexpeditionen versehen: Nörrebro, Oesterbro, Frederiksberg und Christianshavn. Die Lage dieser Postanstalten erleichtert den Verkehr in zweckentsprechender Weise.

Fahrende Büreaus (Bevaegelige Postcontorer) sind theils in Eisenbahnzügen, theils in Dampfschiffen eingerichtet. Gegenwärtig bestehen folgende Büreaus: 1. das Seeländische, 2. das Fünensche, 3. das Falstersche, 4. das Jütische und 5. das Dampfschiff-Postbüreau Korsöer-Nyborg bz. Kiel.

Im Fahrdienste sind im Ganzen pptr. 50 Postexpedienten beschäftigt. Das Fahrpersonal ist dem bezüglichen Postinspector direct untergeordnet. Den Vorstehern der Büreaus (Formand) — ebenfalls Postexpedienten — steht eine unmittelbare Einwirkung auf das Personal bz. eine Disciplinargewalt nicht zu.

Alljährlich wird in dem Lager bei Hald für die Zeit der Truppenübungen ein Feldpostcomtoir eingerichtet, welchem dieselben Dienstverrichtungen wie den anderen Postanstalten obliegen, mit der Ausnahme, daß das Comtoir keine Postanweisungen und Vorschüsse auszahlt, die angekommenen Sendungen nicht bestellen läßt und Eilsendungen nicht besorgt.

Das Feldpostcomtoir wird von einem Feldpostmeister verwaltet, welchem zwei Feldpost-Assistenten, ein Packmeister, sowie drei Militairarbeiter zur Seite stehen.

Nach der geführten Statistik kommen auf jeden Soldaten in der sechswöchentlichen Lagerzeit:

3,4 ankommende Briefe und
4,4 abgehende Briefe.

Die dänische Verwaltung strebt danach, eine vollständige Vereinigung der Post- und Telegraphenanstalten herbeizuführen. Seit dem Jahre 1862 werden, bei neu zu besetzenden Stellen, die Postmeister bz. Postexpediteure besonders verpflichtet, auch die Verwaltung der Staats-Telegraphenstationen gegen Vergütung zu übernehmen. Beim Schluß des Finanzjahres 1872/73 war die Vereinigung bereits bei 48 Postcomtoiren und Postexpeditionen durchgeführt. An Staats- und Eisenbahn-Telegraphenstationen zusammengenommen, sind gegenwärtig 203 Stellen für die Benutzung des Publikums geöffnet.

Die Briefkasten sind sehr einfacher Einrichtung. Ein länglicher, oben und unten abgerundeter Blechkasten mit rothem Anstrich ist vorn mit einer Thür versehen, welche eine kurze Inschrift über die Benutzung und Leerung des Kastens trägt. Die Briefe werden von den Stadtpostboten in offenen Beuteln eingesammelt.

Die Frage wegen Einführung zweckentsprechender Briefkasten hat die Dänische Postverwaltung schon seit langer Zeit beschäftigt. Wie mir mitgetheilt wurde, geht man damit um, das im Reichs-Postgebiet angenommene Briefkastensystem auch für Dänemark nutzbar zu machen.

Im Jahre 1873 waren in Dänemark 1200 Briefkasten vorhanden; davon kamen u. A. auf Kopenhagen 87, auf Postcomtoire und Postexpeditionen 280, auf Landorte 331, auf Privat-Dampfschiffe 104.

Die Landbriefbestellung hat sich in Dänemark erst seit dem vorigen Jahrzehnt entwickelt und weicht von der im Reichs-Postgebiet üblichen Einrichtung dadurch wesentlich ab, daß die Landbriefträger die Sendungen nicht an einzelne Empfänger bestellen, sondern an Auswechselungsstellen abliefern, wo sie auch die zur Einlieferung bei der Postanstalt bestimmten Gegenstände in Empfang nehmen. Die Auswechselungsstellen müssen von den Landbewohnern eingerichtet und unterhalten werden und stehen im Uebrigen zur Postverwaltung in keiner Beziehung; namentlich übernimmt die Postbehörde keine Verantwortlichkeit für die Zeit, in welcher die Sendungen auf den Auswechselungsstellen lagern.

Bei geeigneter Gelegenheit vermitteln die Landbriefträger die Verbindung der Briefsammlungen mit der nächsten Postanstalt.

Die Landbriefträger befördern Packete bis zum Gewicht von 2 Pfund und Geldbeträge in Papier bis zu 100 Kronen, in Silber bis zu 50 Kronen; auf Gefahr des Absenders bz. Empfängers dürfen sie auch größere Summen mitnehmen. Sie führen Freimarken 2c. zum Verkauf bei sich und haben für die Leerung der Briefkasten in den Landorten zu sorgen.

Mehrfach — namentlich in Jütland — erfolgt die Landbriefbestellung wegen der Zahl der Sendungen bz. der Länge des Weges zu Wagen. In solchen Fällen werden Packete bis zum Gewicht von vier Pfund mitgenommen. Den fahrenden Landbriefträgern ist es gestattet, für eigene Rechnung Packete von größerem Gewicht und Reisende zu befördern; den Fuß-Boten ist es dagegen streng untersagt, für eigene Rechnung Sachen mitzunehmen.

Landbestellgeld wird nicht erhoben.

Die Boten tragen zu ihrer Kennzeichnung ein Postschild vor der Brust.

Im Jahre 1871 wurde ein förmlicher Plan zu einem das ganze Königreich umfassenden Landpostnetz entworfen, welcher in diesem Jahre zur vollen Durchführung gelangen soll, und wonach jeder Ort von einiger Bedeutung eine mehrmals wöchentliche Verbindung erhält. Dabei ist die Ausgabe für gehende Landboten zu 33 Oere und für fahrende zu 50 Oere für die Meile veranschlagt worden. In dem Etat für 1874/75 sind für die Landpostbeförderung 93,478 Rdl.*) in Ansatz gebracht — gegen 57,543 Rdl. im Etat für 1872/73.

Im Jahre 1860/61 bestanden 3 Landpostlinien mit 15 Auswechselungsstellen,
» » 1868/69 » 105 » » 543 »
» » 1872/73 » 321 » » 2445 »
oder mit 7,6 Auswechselungsstellen auf jeder Landpostlinie.

Die dänischen Postbeamten werden nach dem Löhnungsgesetze vom 2. Juli 1870 in vier Klassen eingetheilt:

zur 1. Löhnungsklasse (2400 Rdl.) gehören die beiden Postinspectoren;
zur 2. (1600—2400 Rdl.) der Ober-Postmeister in Kopenhagen, die Postmeister erster Klasse und die Ober-Postcontroleure;
zur 3. (1000—1400 Rdl.) die Postmeister zweiter Klasse und die Postcontroleure;
zur 4. (450—900 Rdl.) die Postexpediteure und Postexpedienten.

Nach gewisser Dienstzeit wird den Beamten Alterszulage zugestanden, welche — unabhängig von den oben bezeichneten Gehaltssätzen — in der 1. Klasse bis 600, in der 2. bis 400, in der 3. bis 300 und in der 4. bis 150 Rdl. für den Einzelnen betragen darf.

Die Beamten der drei ersten Klassen (Embedsmaend) werden vom König ernannt und sind pensionsberechtigt.

Von dem zur vierten Klasse gehörigen Personal (Bestillingsmaend) können im Ganzen 43 Bestallung und Pensionsberechtigung erlangen; dieselben müssen aber mindestens zehn Jahre hindurch unmittelbar von der Post- oder Telegraphenverwaltung beschäftigt sein. Im Uebrigen erfolgt deren Ernennung durch das Ministerium des Innern.

Die zur vierten Klasse gehörigen Beamten ohne Bestallung erfahren behufs ihrer Altersversorgung bz. behufs Versorgung ihrer Hinterbliebenen eine Gehaltskürzung von 5 Procent. Den Beamten wird freie Wahl gelassen, ob dieser Betrag gegen Verzinsung mit 5 Procent in der Staatskasse verbleiben oder zum Einkauf in eine vom Staate garantirte Versicherungsanstalt verwendet werden soll.

Die Postinspectoren und die Vorsteher der Postanstalten erhalten, einem Gesetze vom 2. Juli 1870 gemäß, Vergütungen für die Comtoirunterhaltung. Diese Ver-

*) Anmerk. 1 Rigsdahler = 2,26 Mark.

gütung beträgt z. B. für den Ober-Postmeister in Kopenhagen 6700 Rdl., für den Postmeister in Odense 4550 Rdl., für den Postmeister in Frederiksborg 1200 Rdl. jährlich und dient im Allgemeinen zur Bestreitung der Kosten für Miethe, Erleuchtung, Heizung, für sonstige Büreaubedürfnisse, für die erforderliche Aushülfe im Dienste (Gevollmächtigte, Schreiber und Boten), für den Transport der Briefsendungen nach und von den Dampfschiffen rc.

Den Vorstehern der Postanstalten fallen ferner die Gebühren für Einlieferungsscheine über Packete ohne Werthangabe und Postvorschußbriefe, sowie die Gebühren für das Siegeln, Zeichnen, Verpacken, Adressiren der Sendungen, das Ausfertigen von Postanweisungen, Begleitbriefen, Declarationen rc. zu.

Wenn die Beträge für die Comtoirunterhaltung bedeutende Summen ausmachen, so reichen dieselben doch in vielen Fällen nicht aus, um die daraus zu bestreitenden Ausgaben sämmtlich zu leisten. Beispielsweise wird in dem Aufrufe zur Wiederbesetzung der Postmeisterstelle in Ringstedt angegeben: Vergütung für Comtoirunterhaltung 1400 Rdl.; die wirklichen Ausgaben haben in den letzten beiden Jahren bz. 1966 und 2102 Rdl. betragen, die ungewöhnlichen Einnahmen bz. 11 und 14 Rdl.

Jeder im technischen Dienste fest angestellte Beamte oder Unterbeamte ist zur Stellung einer Kaution in vorgeschriebenen Papieren oder in Gestalt einer »Selbstschuldner-Kaution« verpflichtet. Diejenigen, welche »Selbstschuldner-Kaution« stellen, müssen jährlich ein Zeugniß der Ortsobrigkeit beibringen, daß sie für die übernommene Kautionspflicht als zahlungsfähig anzusehen sind.

Sofern eine Postmeisterstelle erledigt ist, wird dieselbe — unter Angabe des Ertrages der Stelle, der erforderlichen Kaution, sowie der Beamtenklassen, welche zunächst Berücksichtigung finden — zur Wiederbesetzung ausgeschrieben. Die Beamten, welche ein Anrecht auf die Stelle zu haben glauben, senden dem Ministerium des Innern ein an den König gerichtetes Immediatgesuch ein. Ueber die berechtigten Bewerber wird demnächst eine Nachweisung aufgestellt, aus welcher der König denjenigen auswählt, welchem die Stelle verliehen werden soll.

Das nachgeordnete Personal der Orts-Postanstalten, mit Ausschluß von Kopenhagen, steht im Privatverhältniß zum Postmeister bz. Postexpediteur. Dieses Personal macht eine verhältnißmäßig große Zahl aus. Während im Jahre 1872/73 für den technischen Dienst 199 Beamte angestellt waren, wurden im Privatdienst 174 Gevollmächtigte, Assistenten und Schreiber beschäftigt. Die Zahl der angestellten Unterbeamten betrug 145, die der Postboten im Privatverhältniß 150 und die der vertragsmäßig angenommenen Landbriefträger 321.

Eine Versorgung invalider Offiziere rc. durch die Postverwaltung findet nicht statt. Dagegen sucht sich der Staat die nöthige Anzahl Reserveoffiziere dadurch zu sichern, daß er denjenigen jungen Leuten, welche sich der betreffenden militairischen Ausbildung unterziehen, vorzugsweise Berücksichtigung bei Besetzung gewisser Civil-Dienststellen zusichert. So sollen die Reserveoffiziere bei Besetzung der Postexpediteurstellen mit 700 Rdl. Gehalt, sowie der Postexpedientenstellen bei dem Ober-Postamte in Kopenhagen zunächst berücksichtigt werden. Die Stellen als Postconducteure, Packmeister bei den fahrenden Büreaus und als Postboten in Kopenhagen sind in erster Reihe mit Reserveunteroffizieren zu besetzen.

Die Gehälter der angestellten Unterbeamten — Postführer, Postconducteure, Postboten in Kopenhagen, sowie Post-Packmeister in den fahrenden Büreaus —

sind nicht durch Gesetz geregelt, sondern werden durch die jedesmaligen Etats bestimmt. Auch den Unterbeamten wird Alterszulage gewährt, welche sich in Beträgen von 50 — 150 Rdl. bewegt.

Die Postboten in Kopenhagen, die Postconducteure und Packmeister werden auf Kosten der Postverwaltung mit Dienstkleidung versehen. Rock, Weste und Mütze werden für die Postboten jährlich, für die Postconducteure und Packmeister nach Verlauf von 1½ Jahren erneuert. Ueberzieher gelangen jedes dritte Jahr zur Lieferung. Die Dienstkleidungsstücke bleiben Eigenthum der Postverwaltung und können beim Ausscheiden der Bediensteten zurückgefordert werden. Im Etat 1874/75 sind zur Beschaffung von Dienstkleidern 7315 Rdl. in Ansatz gebracht.

Die Beschäftigung von Frauen im Postdienste ist nicht ausgeschlossen. Im Jahre 1872/73 waren 22 weibliche Personen und zwar 16 als Briefsammler, 2 als Bevollmächtigte und 4 als Assistenten bei den Postanstalten in Thätigkeit.

Die Postbeförderungsmittel bilden:

1) Eisenbahnen,
2) Dampfschiffe,
3) fahrende Posten,
4) Reit- oder Fußposten.

Dänemark zählt zu denjenigen Staaten Europas, welche mit Eisenbahnen am besten versehen sind: es entfallen ungefähr 602 Kilometer Eisenbahn auf 1 Million Einwohner.

Es bestehen zwei Eisenbahngesellschaften: die Jütländisch-Fünensche Staatsbahn und die Seeländische Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Für die Lolland-Falsterschen Eisenbahnen ist eine besondere Actiengesellschaft in der Bildung begriffen.

Was die Leistungen der dänischen Eisenbahnen für Postzwecke betrifft, so haben die Bahnverwaltungen die auf den Bahnhöfen erforderlichen Postlokalitäten unentgeltlich herzugeben und zu unterhalten, die erforderlichen Postwagen oder Wagenabtheilungen zur Beförderung der Brief- und Packpost einzurichten und auf Verlangen in jedem Zuge einen Postwagen bz. eine Wagenabtheilung für die Post gegen Vergütung nach einer der Vereinbarung unterliegenden bestimmten Taxe zu befördern.

Sämmtliche Bahnstrecken werden zur Postsachen-Beförderung benutzt. Auf den Hauptlinien findet eine täglich viermalige, auf den übrigen Linien eine täglich dreimalige Beförderung von Postsendungen statt; nur auf einigen unbedeutenden Zweigstrecken werden täglich zweimal Posttransporte abgelassen. Als Regel gilt, daß die Züge entweder durch Beamte und Packmeister oder durch Beamte allein begleitet werden; auf ganz kurzen Zweiglinien findet lediglich Postschaffnerbegleitung statt. Das Arbeitspensum der fahrenden Beamten kann durchschnittlich als ein mäßiges bezeichnet werden.

Im Eisenbahn-Postbetriebe sind im Jahre 1872/73 im Ganzen 302,789 Meilen = 53,1 Procent der überhaupt zur Postbeförderung durchfahrenen Meilenzahl zurückgelegt worden. Im gleichen Zeitraum hat die etatsmäßige Vergütung an die Eisenbahnverwaltungen 180,800 Kronen betragen, so daß die Kosten für jede durchlaufene Meile sich auf pptr. 60 Oere stellen.

Die Einrichtung der Eisenbahn-Postwagen entspricht im Allgemeinen der im Reichs-Postgebiet gebräuchlichen, doch läßt die Unterhaltung der Postwagen, wie ich mich zu überzeugen wiederholt Gelegenheit hatte, Manches zu wünschen übrig.

Den Beamten und Packmeistern in den Bahnposten wird Fahrtgeld nach der Zeit der Abwesenheit vom Stationsorte gewährt, und zwar beträgt dasselbe auf die Stunde

für Beamte 16 Oere,
für Packmeister 8 Oere.

Außerdem erhalten Beamte und Packmeister am Endpunkte der Fahrt unentgeltlich Wohnung auf dem Bahnhofe in einem für Rechnung der Postkasse ausgestatteten Zimmer.

Die Vorsteher der Büreaus erhalten 24 Oere Fahrtgeld für die Stunde der Abwesenheit vom Stationsorte, haben aber keinen Anspruch auf unentgeltliche Wohnung unterwegs.

Nach dem Postgesetze müssen die aus dänischen Häfen ausklarirenden Schiffe auf Verlangen Briefpostsendungen und Zeitungen mitnehmen. Unterhalten die Schiffe Packetfahrten, so haben sie auch die übrigen Postsendungen zu befördern. Die Postverwaltung ist alsdann berechtigt, an einer passenden Stelle im Schiff verschlossene Briefkasten anbringen zu lassen, sowie einen bis 40 Kubikfuß großen Raum für die Unterbringung der Geldbriefe und Packete zu beanspruchen. Der Rheder oder Führer eines Schiffes, mit welchen Packetfahrten ausgeführt werden sollen, muß spätestens bei der ersten öffentlichen Bekanntmachung über die Einrichtung der Fahrten auch der Postverwaltung entsprechende Mittheilung machen.

Wenn die Postverwaltung durch öffentlichen Aufruf die Mitnahme der Post nach gewissen Orten verlangt hat, so müssen die Führer derjenigen nach diesen Orten bestimmten Schiffe, welche nicht Packetfahrten unterhalten, der Postanstalt am Abgangsorte spätestens 24 Stunden vor der Abreise Abgangstag und Stunde bezeichnen.

Der Schiffsführer hat an den gewöhnlichen Anlaufshäfen oder am Bestimmungsort die Postsachen auf Kosten der Postverwaltung sofort zur Postanstalt zu senden, sofern Niemand zur Auswechselung der Gegenstände am Hafen zugegen ist.

In Ermangelung besonderer Uebereinkunft zahlt die Postverwaltung für die Postsachenbeförderung

a) zwischen Orten im Königreich . . . . 33 Oere,
b) zwischen anderen Orten auf je 50 Meilen direkter Entfernung . . 33 "

für je 10 Pfund des gesammten, zur Beförderung überlieferten Bruttogewichts.

Im Jahre 1872/73 haben die zur Postbeförderung benutzten Dampfschiffe im Ganzen 56,562 Meilen = 9,9 Procent der überhaupt zur Postbeförderung durchfahrenen Meilenzahl zurückgelegt. Hierbei sind nur die eigentlichen Postdampfschiffe sowie diejenigen Privatschiffe, mit welchen eine feste Uebereinkunft wegen Mitnahme von Postsendungen abgeschlossen ist, in Berechnung gezogen worden, dagegen sind die übrigen Privatschiffe — selbst wenn sie ziemlich stetig zur Postbeförderung gedient haben — außer Betracht geblieben.

Postdampfschiffe waren im Jahre 1872/73 auf 12 Kursen vorhanden. Auf zwei Kursen — Korsör-Nyborg bz. Kiel — waren fahrende Büreaus in Thätigkeit; auf den übrigen Kursen wurden lediglich geschlossene Beutel 2c. ausgetauscht. Für 36 weitere Kurse war mit den Schiffsbesitzern ein festes Uebereinkommen wegen der Postsachen-Beförderung abgeschlossen.

Das Abfertigungsverfahren in den Schiffsbüreaus entspricht genau demjenigen in den Bahnposten. Die Einrichtung der Postkajüten ist derjenigen der Eisenbahn-

Postwagen ähnlich; nur ist bei der Ausstattung darauf Rücksicht genommen, die Diensträume wohnlicher zu machen, damit die Beamten während des Ueberlagers am Endpunkte oder nach vollendeter Arbeit unterwegs die erforderliche Bequemlichkeit und Ruhe finden.

Für die Unterhaltung der Postdampfschiffe werden nicht unerhebliche Kosten aufgewendet. Beispielsweise betragen die Ausgaben für die Fahrten

Korsör-Nyborg bz. Kiel, Masnedsund-Falster und Kopenhagen-Island (Etat 1874/75) .... 350,605 Rdl.,
welchen eine Einnahme aus dem Personen- und Frachtverkehr sowie aus deutschen Beiträgen von .... 293,964 »
gegenübersteht, so daß sich der Zuschuß auf .... 56,641 Rdl. beläuft.

Die fahrenden Posten dienen sämmtlich zur Personenbeförderung. Bei denselben sind entweder geschlossene oder offene Wagen eingestellt. Das Streben der dänischen Postverwaltung ist jedoch darauf gerichtet, die Postbeförderung mit offenen Wagen nach und nach gänzlich zu beseitigen.

Im Jahre 1872/73 sind zurückgelegt worden von Posten mit geschlossenem Wagen 195,000 Meilen = 34,2 Procent, von Posten mit offenem Wagen 7804 Meilen = 1,3 Procent der gesammten zur Postbeförderung durchlaufenen Meilenzahl.

An geschlossenen Wagen werden sechssitzige (auf einem Kurse), viersitzige (auf 56 Kursen) und zweisitzige (auf 6 Kursen) verwendet.

Die Wagen werden in der Regel von dem Posthalter gestellt und unterhalten. Dieselben sind, namentlich hinsichtlich der Verschlußmittel, einfacher eingerichtet, als die im Reichs-Postgebiet zur Verwendung kommenden.

Auf 13 Kursen erfolgt die Beförderung der Reisenden für Rechnung des Posthalters; im Uebrigen werden die Postbeförderungskosten mit den Posthaltern (Postcontrahenten bz. Postfuhrcontrahenten) für jeden Kurs besonders vereinbart.

Nach dem Etat 1874/75 beläuft sich der Aufwand für die fahrenden Posten auf .... 181,435 Rdl.
und für Beiwagen auf .... 19,430 »
= 200,865 Rdl.
Dem gegenüber steht eine Einnahme an Personengeld und Ueberfrachtporto von .... 102,700 Rdl.,
so daß der Zuschuß .... 98,165 Rdl.
oder 48,8 Procent der Unterhaltungskosten beträgt.

Dieses Verhältniß kann nicht als ungünstig bezeichnet werden, namentlich wenn man in Betracht zieht, daß die Posten mehrfach dünn bevölkerte Gegenden durchschneiden, und daß die Industrie in Dänemark von geringerer Bedeutung ist.

Beiwagen werden in der Regel nach Bedürfniß gestellt.

Auf den größeren Kursen erfolgt eine Begleitung der Posten durch Postführer oder Postconducteure. Der Postbegleiter wird auf dem Bockplatze befördert. In der Zeit vom 1. November bis Ausgangs März darf er auch einen ledigen, verdeckten Platz einnehmen. Die Postbegleiter beziehen ein Reisegeld von 8 Oere für jede Stunde der Abwesenheit vom Stationsorte (früher 6 Oere für jede zurückgelegte Meile).

Wird es durch die Verhältnisse bedingt, daß ein Postbegleiter unterwegs übernachten muß, so erhält er eine fernere Vergütung von einer Krone für jede Nacht.

Die Einrichtung neuer Posten kann immer erst stattfinden, nachdem die Mittel dazu durch den Etat genehmigt sind.

Das Personengeld beträgt 60 Oere für die Meile und wird in jedem Falle mindestens für eine Meile erhoben. Kinder unter zwei Jahren werden unentgeltlich befördert.

Jeder Reisende hat 30 Pfund Gepäck frei. Die Ueberfracht ist ohne Rücksicht auf die Entfernung mit 4 Oere für das Pfund zu erlegen. Das Reisegepäck muß auch hinsichtlich der Aufschrift ꝛc. den für Packete gegebenen Vorschriften entsprechen.

Wünscht ein bereits eingeschriebener Reisender von der Beförderung mit der Post Abstand zu nehmen, und zeigt er solches mindestens $\frac{1}{4}$ Stunde vor Abgang der Post an: so wird ihm das erlegte Personengeld — unter Abzug von 33 Oere, die zur Postkasse fließen — erstattet.

Die Personenannahme wird $\frac{1}{4}$ Stunde oder — wenn für die Beförderung des Reisenden die Gestellung eines Beiwagens erforderlich wird — 1 Stunde vor Abgang der Post geschlossen. Die mit der Bahn ankommenden Reisenden müssen zur Anschlußpost bis 10 Minuten nach Ankunft des Zuges eingeschrieben werden.

Ein und derselbe Reisende kann für sich auch mehrere Plätze bezahlen, welche demnächst sämmtlich zu seiner Verfügung stehen.

Die Reisenden dürfen den Postwagen an jedem beliebigen Orte verlassen und unterwegs, wenn kein ungebührlicher Aufenthalt verursacht wird, die Auslieferung des Gepäcks verlangen.

An den Orten, wo Einrichtungen zur Packetbestellung vorhanden sind, wird dem Reisenden auf Verlangen das Reisegepäck mit der nächsten Bestellfahrt in die Wohnung gebracht.

Für Verlust ꝛc. des Reisegepäcks wird eine Vergütung bis zu einer Krone für das Pfund des Bruttogewichts gewährt.

Um zu ermöglichen, daß die Posten von jeder beliebigen Stelle aus unterwegs zur Beförderung von Reisenden benutzt werden können, sind im Jahre 1874 auf mehreren Kursen Fahrscheine nach dem sogenannten »Sporveissystem« (Pferdebahn-System) zur Einführung gelangt. Die Fahrscheine werden vom Postbegleiter bz. Postillon verkauft, haben fortlaufende Nummer und sind mit 30 Oere das Stück zu bezahlen. Ein derartiger Fahrschein berechtigt zur Reise bis zum nächsten Meilenstein bz. Halbmeilenstein; doch ist jeder Reisende verpflichtet, beim Hinzutritt zur Post mindestens zwei Fahrscheine zu lösen.

Auf der Abgangsstation werden die Fahrscheine für Rechnung des Postbegleiters bz. Postillons von der Postanstalt verkauft. Auf Zwischenstationen nehmen die Postanstalten Bestellungen auf Fahrscheine gegen Hinterlegung des Fahrgeldes an, und der Postbegleiter liefert bei seiner Ankunft die betreffenden Fahrscheine an die Postanstalt gegen Bezahlung ab. Bei der Abfahrt wird der Postanstalt vom Postbegleiter angemeldet, wie viele Personen über die nächste Station hinaus zu reisen wünschen, damit dorthin wegen der etwa erforderlichen Beiwagen telegraphische Mittheilung gemacht werden kann.

Für das erlegte Personengeld dürfen die Reisenden nur ein Gepäckstück von einer Elle Länge und 15 Zoll Breite bz. Höhe unentgeltlich mitführen. Was ein Reisender darüber befördert haben will, ist nach der Packettaxe zu bezahlen. Wenn

kein Stück des aufgegebenen Gepäcks hiernach zur Freibeförderung zugelassen werden kann, so werden bei Berechnung des Ueberfrachtportos 30 Pfund Freigewicht in Abzug gebracht. Reisende, die nicht bei einer Postanstalt zugehen, dürfen überhaupt nur ein Gepäckstück von der oben erwähnten Größe mitnehmen. Derartige Stücke werden nicht gewogen, sondern stets als 30 Pfund schwer angesehen.

Ueber das frei zu befördernde Gepäckstück erhält der Reisende eine Gepäckmarke; über das übrige Reisegepäck wird ein Schein ertheilt, auf welchem das erhobene Packetporto in Freimarken zu verrechnen ist. Bei Rücklieferung des Gepäcks muß auch die Gepäckmarke bz. der Gepäckschein zurückgegeben werden.

Jeder Postbegleiter erhält eine Kapsel mit Fahrscheinen, worüber der Abgangs-Postanstalt Quittung ertheilt wird. Die Fahrscheine, welche die Abgangs-Postanstalt für Rechnung des Postbegleiters verkauft, werden aus der Kapsel des Letzteren entnommen. Der Postbegleiter legt über die von ihm verkauften Fahrscheine in einem Conto Rechnung. Die Unterwegs-Postanstalten haben möglichst darauf zu achten, daß jeder Reisende mit Fahrscheinen versehen ist.

Dieses Verfahren, durch welches der beabsichtigte Zweck: die Posten, in ähnlicher Weise wie die Pferdebahnen 2c., von jedem beliebigen Punkte aus als Fahrgelegenheit benutzen zu können, vollkommen erreicht wird, läßt doch das Kasseninteresse nicht gehörig gesichert erscheinen. Eine Controle der Posten durch Polizeibeamte oder ähnliche Aufsichtsorgane findet in Dänemark nicht statt, und es wird daher einem untreuen Postbegleiter leichter die Möglichkeit geboten sein, Personengeld zu unterschlagen oder Reisende gegen ermäßigtes Fahrgeld bz. ohne Fahrschein zu befördern. Die Controle liegt hauptsächlich bei den Fahrgästen selbst.

Wenn ein Unternehmer ein regelmäßiges Personenfuhrwerk einrichtet, so hat er hierüber — spätestens 24 Stunden vor Antritt der ersten Fahrt — der zunächst gelegenen Postanstalt Anzeige zu erstatten. Auf Verlangen muß er mit dem Fuhrwerke Postsendungen bis zum jedesmaligen Gesammtgewicht von 50 Pfund befördern. In Ermangelung besonderer Uebereinkunft zahlt die Postverwaltung für die Mitnahme der Postsachen 32 Oere für je 10 Pfund Bruttogewicht.

Die Diensträume der Postcomtoire und Postexpeditionen sollen in einem für sämmtliche Bewohner des Postorts bequem gelegenen Hause zu ebener Erde befindlich, äußerlich in die Augen fallend durch ein Postschild und am inneren Eingange auf sonstige zweckentsprechende Weise bezeichnet sein.

Bei den Briefsammlungen dient der am Eingange angebrachte Briefkasten gleichzeitig als Postschild.

Schalterfenster sind in der Regel bei den dänischen Postanstalten nicht vorhanden. Die Abfertigung des Publikums erfolgt vielmehr in den Dienstzimmern, welche durch eine Holzschranke in zwei Theile — den Warteraum für das Publikum und den eigentlichen Expeditionsraum — getrennt sind.

Im Allgemeinen ist es Sache der Postmeister, die zu den Comtoiren erforderlichen Räume selbst zu beschaffen. Da die Verwaltung indessen bezüglich der Lage, Größe 2c. der Diensträume gewisse Bedingungen im Interesse des Publikums stellen muß, die Postmeister hiernach in ihrer Auswahl sehr beschränkt sind und oft nur unter Aufwendung bedeutender Geldmittel geeignete Räume erlangen können: so ist die Postverwaltung in mehreren Fällen vermittelnd eingetreten und hat namentlich den Vermiethern gegenüber die Verpflichtung übernommen, daß die Räumlichkeiten gegen den vereinbarten Miethszins für eine bestimmte Reihe von Jahren zu Dienst-

zwecken beibehalten werden sollen. In anderen wenigen Fällen ist den Postmeistern ein verzinsliches Darlehn aus der Postkasse zur Herstellung geeigneter Posthäuser gewährt worden.

In Kopenhagen (Ober-Postamt und Zollbude), Aalborg, Odense und Gaabense besitzt die Postverwaltung eigene Gebäude. Außerdem hat die Behörde auf den kleinen Inseln Sprogö, Halskov und Masnedö, sowie auf der Landzunge bei Knudshoved (Süd-Seeland) Baulichkeiten errichtet. Diese Gebäude sollen einerseits den Reisenden und der Transportmannschaft zum Aufenthalt dienen, wenn die Post beim Eistransport Zuflucht zu diesen Stätten nehmen muß, andererseits werden sie von den Aufsehern der Eistransporte, welche zugleich für die Leuchtfeuer zu sorgen und die für die Winterzeit bestehenden Telegraphenstationen zu verwalten haben, als Wohnung benutzt. Die in den Gebäuden befindlichen Ausstattungsgegenstände sind Eigenthum der Postverwaltung. Für die Insel Sprogö beschafft die Postverwaltung jährlich Brenn- und Leuchtmaterial sowie Medicin. Im Herbst wird die Insel mit Proviant versehen, welcher vom Aufseher bezahlt und auf Kosten der Postbehörde nach der Insel geschafft wird. Für die Bewirthung der Reisenden hat der Aufseher Zahlung nach der Taxe zu beanspruchen; für Nachtlager wird der taxmäßige Betrag zu Gunsten der Postkasse erhoben. Je nach den obwaltenden Umständen bestehen für die übrigen Inseln ähnliche Einrichtungen. Zum Schutz der Küsten an diesen Zufluchtstätten werden auf Postkosten Steindämme unterhalten.

Für die dem Staate gehörigen Gebäude bestreitet die Postverwaltung sämmtliche Unterhaltungskosten, die Ausgaben für Schornsteinreinigung, Versicherung, Grund- und Gebäudesteuer, ohne Rücksicht darauf, ob die Baulichkeiten gleichzeitig Wohnzwecken dienen, oder nicht.

Das Ober-Postamtsgebäude in Kopenhagen ist gegenwärtig vollständig im Umbau begriffen, weshalb ich von einer näheren Beschreibung der Diensträume Abstand nehmen zu sollen glaube.

Auf den Bahnhöfen sind, wie bereits angegeben, die für Postzwecke erforderlichen Diensträume von der Eisenbahnverwaltung unentgeltlich herzugeben. Es liegt in der Natur der Sache, daß die Postverwaltung bestrebt ist, dieses Recht in vollem Maße auszunutzen und in Folge dessen die Postanstalten auf den Bahnhöfen unterbringt, sobald dies irgend thunlich erscheint. Wird den Postmeistern auch Wohnung auf den Bahnhöfen gewährt, so entrichtet die Post einen entsprechenden Beitrag zu den Herstellungskosten der Baulichkeiten und erhebt dagegen Wohnungsmiethe von den Postmeistern.

Die äußere und innere Unterhaltung der Bahnhofs-Posträume liegt der Eisenbahnbehörde ob. Die Kosten für Fensterscheiben, Reinigung, Beleuchtung und Heizung müssen jedoch die Postmeister selbst tragen.

Bei denjenigen Postcomtoiren oder Postexpeditionen, von welchen fahrende Posten abgehen, deren Abfahrtszeit sich nach einer bei der Station ankommenden Post richtet, werden Wartezimmer unterhalten. Derartige Wartezimmer sind bei 22 Postanstalten vorhanden. Die Postverwaltung hat nicht die Verpflichtung übernommen, in den Wartezimmern Erfrischungen reichen zu lassen.

Freimarken für den gewöhnlichen Verkehr sind im Einzelwerth von 3, 4, 8, 12, 16, 25 und 50 Oere, Dienstfreimarken im Werth von 3, 4, 8 und 32 Oere käuflich. Postkarten und gestempelte Briefumschläge werden zu 4 und 8 Oere, gestempelte Streifbänder zu 4 Oere das Stück hergestellt. Für jeden Briefumschlag

selbst wird 1 Oere erhoben. Gestempelte Streifbänder werden nur in ganzen Bogen, 6 Stück enthaltend, zu 26 Oere verkauft.

Wenn Jemand 100 Freimarken oder Postkarten oder 25 Briefumschläge der nämlichen Sorte mit einem Male kauft, so hat er für die Werthzeichen 4 Procent weniger, als der Markenwerth ausmacht, zu entrichten.

In Folge dieser Einrichtung sind die Postwerthzeichen fast in jedem Laden käuflich zu erlangen. Von den Postcomtoiren und Postexpeditionen können dieselben während der Dienststunden zu jedem Betrage bezogen werden. Die Briefsammlungen und Landbriefträger sollen wenigstens Freimarken zu 4 und 8 Oere das Stück in kleineren Beträgen vorräthig halten und sind verpflichtet, die verlangten Freimarken 2c., welche sie nicht selbst halten, bei Vorausbezahlung des Betrages mit erster Post von der nächstgelegenen, größeren Postanstalt zu beschaffen.

Die Dienstfreimarken dürfen zur Frankirung von Privatsendungen nicht benutzt werden.

Freimarken, welche aus Postkarten oder gestempelten Umschlägen ausgeschnitten werden, können auch zur Frankirung anderer Postsendungen gebraucht werden.

Die Grundlage des Dienstbetriebes bildet außer dem bereits besprochenen Postgesetz die Postordnung vom 28. März 1871 (Anordning om Benyttelsen af Posterne), welche nebst dem Postgesetz in einem Exemplar bei jeder Postanstalt zur Einsicht des Publikums ausliegen muß.

Die wichtigsten Bestimmungen für den Dienstbetrieb sind im Folgenden zusammengestellt.

Briefpostsendungen dürfen in der Regel nicht stärker als ein Zoll und von nicht größerem Format als eine Seite eines gewöhnlichen Bogens Schreibpapier sein.

Postanweisungen und Postvorschüsse dürfen im Einzelnen über höchstens *100* Kronen lauten. In Kopenhagen auszuzahlende Postanweisungen werden bis zum Einzelbetrage von 200 Kronen angenommen.

Auf den Postvorschußsendungen muß der Absender seinen Namen und seine Wohnung angeben. Nach erfolgter Einlösung des Vorschußbetrages wird dem Absender der Vorschuß-Rückschein zugestellt. Gegen Quittung auf dem Rückscheine ist der Vorschußbetrag zu erheben.

Auf Geldbriefen, deren Inhalt bei der Einlieferung nachgezählt werden soll, sind drei Privatsiegel und zwei Postsiegel bz. zwei Privatsiegel und ein Postsiegel anzubringen.

Baares Geld darf in Geldbriefen nur in bestimmt beschränktem Maße versandt werden.

Packete sollen in Länge, Höhe und Breite $1\frac{1}{2}$ Ellen nicht überschreiten; sie dürfen im gewöhnlichen Verkehr nicht mehr als 100 Pfund, bei der Versendung über Meerestheile zur Zeit des Eistransports nicht mehr als 60 Pfund und im Verkehr mit den Beilanden und Colonien nicht mehr als 5 Pfund wiegen.

Ortspackete werden in Kopenhagen bis zum Gewicht von 20 Pfund, an anderen Postorten bis zum Gewicht von 5 Pfund angenommen.

Packete sollen thunlichst mit voller Aufschrift gezeichnet werden.

Bei den Einlieferungsstellen der Postanstalten dürfen die Sendungen an jeden beliebigen Beamten abgegeben werden. Trägt der Annahmebeamte keine Postdienstkleidung, so kann verlangt werden, daß derselbe seinen Namen und seine Stellung angebe. Steht der Annahmebeamte im Privatverhältniß bei der Postanstalt, und

unterschreibt derselbe Einlieferungsscheine, so darf der Einlieferer von ihm die Vorzeigung der Vollmacht zur Ausfertigung derartiger Scheine fordern.

Der Absender kann sich den Einlieferungsschein über eine und dieselbe Sendung in mehreren Exemplaren ausstellen lassen.

Beansprucht der Absender über die Einlieferung von Einschreibbriefen, Geldbriefen oder Packeten keinen besonderen Schein, so sollen diese Gegenstände auf Wunsch in seiner Gegenwart in die betreffenden Annahmebücher eingetragen werden. Der Namen des Absendes wird — soweit solcher bei der Einlieferung angegeben ist — im Annahmebuch vermerkt.

Einschreibbriefe, Vorschußbriefe, Eilbriefe oder Estafettenbriefe, welche nicht vollständig frankirt zur Post geliefert werden, sind als gewöhnliche Briefe zu behandeln.

Die Portotaxe ist durch Gesetz bestimmt, während die Taxe für Sendungen an Einwohner im Orts- oder Landbestellbezirk der Aufgabe-Postanstalt (Ortssendungen) durch die Postordnung festgesetzt worden ist.

Das Porto beträgt danach:

a) für lose Briefe:
  - α) gewöhnliche, im Voraus frankirte Briefe und Postkarten ... 8 Oe.,
    gewöhnliche unfrankirte Briefe ... 16 Oe.,
    für Ortsbriefe die Hälfte dieser Sätze;
  - β) Drucksachen, offene Karten, Waarenproben und Muster ..... 4 Oe.,
  - γ) Einschreibgebühr ... 16 Oe.;

b) für Geldbriefe:
  - Grundporto ... 16 Oe.,
  - Versicherungsgebühr für je 200 Kronen des angegebenen Werthes ... 8 Oe.,
  - für Orts-Geldbriefe die Hälfte dieser Sätze.

  Soll der Inhalt eines Geldbriefes bei der Einlieferung von der Postanstalt nachgezählt werden, so wird dafür berechnet:
  - α) für Beträge bis zu 400 Kronen ... 8 Oe.;
  - β) für Beträge über 400 Kronen:
    - für die ersten 400 Kronen ... 8 Oe.,
    - für weitere je 400 Kronen oder einen Theil davon ..... 2 Oe.;

c) für Packete:
  - Grundporto ... 12 Oe.,
  - Gewichtsporto für jedes Pfund oder den überschießenden Theil eines Pfundes ... 4 Oe.

  Für Ortspackete wird ein Grundporto von 8 Oe. und ein Gewichtsporto von 4 Oe. für jedes Pfund erhoben.

  Bei der Einlieferung von Geldpacketen kann die Nachzählung größerer Summen als 2000 Kronen in gemünztem Gelde für jedes einzelne Packet nicht verlangt werden.

d) für Postanweisungen:
  für je 30 Kronen 8 Oe., im Ganzen nicht über 33 Oe.;

e) für Postvorschüsse:
  für je 30 Kronen 12 Oe., doch nicht über 50 Oe.; außerdem das Porto für die Sendung.

Orts-Postanweisungen und Orts-Postvorschüsse werden nicht zur Besorgung angenommen. Im Kopenhagener Ortsbezirk werden jedoch derartige Sendungen besorgt, sofern zwei verschiedene Stadtpostanstalten bei der Besorgung mitzuwirken haben.

Bei Nach- oder Rücksendung wird als Zuschlag erhoben:

für Geldbriefe 2 Oe. für je 200 Kronen des angegebenen Werthes,

für Packete 1 Oe. für jedes Pfund, in beiden Fällen mindestens 8 Oe.

Andere Sendungen unterliegen bei der Nach- oder Rücksendung keinem Zuschlagporto.

Dem Frankozwange sind unterworfen:

Einschreibsendungen,

Rückscheine (Porto wie für gewöhnliche Briefsendungen),

Postvorschußbriefe,

Sendungen an den König und die Mitglieder des Königlichen Hauses,

Sendungen an Staats- und Ortsbehörden,

Sendungen in Kriegszeiten an die bei dem Heere oder der Flotte dienstleistenden Personen,

Postkarten sowie Briefe, welche offen oder mit einer Aufschrift bz. Bezeichnung versehen sind, woraus sich auf deren Inhalt schließen läßt.

Die Postsendungen sind in der von der Postverwaltung vorgeschriebenen Weise zu leiten, sofern nicht der Absender einen anderen Beförderungsweg auf der Adresse angedeutet hat; ein derartiger Vermerk soll thunlichst Beachtung finden. In allen Fällen werden die Sendungen nach dem vom Absender in der Aufschrift bezeichneten Postorte gesandt, selbst wenn der Absender — z. B. bei Bezeichnung der Bestell-Postanstalt — ein offenbares Versehen begangen hat. Denjenigen Sendungen, auf welchen die Bestell-Postanstalt unrichtig angegeben ist, wird jedoch von letzterer ein Zettel mit entsprechendem Vermerk beigelegt.

Eine Bestellung der Postsendungen findet gewöhnlich bei jedem Postcomtoir und jeder Postexpedition statt. Die Bestellgänge werden in der Regel so weit ausgedehnt, als sich eine zusammenhängende Reihe Häuser vorfindet. Nach einzelnen Häusern in unbebauten Straßen entlegener Stadttheile hat eine Bestellung nicht stattzufinden. Im Uebrigen wird bei der Begrenzung des Bestellbezirks keine Rücksicht darauf genommen, ob die Baulichkeiten einem und demselben Gemeindeverbande angehören, oder nicht.

Wenn Briefe nach 8 Uhr Abends, Geldbriefe und Packete im Winter nach 6 Uhr Abends, im Sommer nach 7 Uhr Abends zur Postanstalt gelangen, so brauchen sie erst am nächsten Morgen, und zwar in den Sommermonaten um 7 Uhr, in den Wintermonaten um 8 Uhr, bestellt zu werden.

Gewöhnliche Briefe, Estafettensendungen und Postmeldungen über angekommene Sachen dürfen bei Abwesenheit des Empfängers an ein Familienmitglied, einen Dienstboten, den Wirth rc. abgegeben werden.

Einschreibbriefe, Geldbriefe, Packete und Adreßbriefe werden nur dem Adressaten selbst behändigt; doch kann jeder Haushaltungs-Vorstand verlangen, daß ihm bei Abwesenheit seiner Frau, seiner unmündigen Kinder oder seiner Mündel die an dieselben bestimmten Sendungen ohne ausdrückliche Vollmacht behändigt werden. Ueber den Empfang dieser Sendungen ist in der Art Quittung zu ertheilen, daß der Empfänger seinen Namen mit Tinte an die betreffende Stelle der Postbücher oder Postmeldungen

schreibt oder selbst eine förmliche Quittung ausfertigt. Erfolgt die Unterschrift nicht in Gegenwart des abliefernden Beamten, so kann verlangt werden, daß deren Richtigkeit auf dieselbe Weise wie die Unterschrift unter Vollmachten bekräftigt werde.

Die Auszahlung der Postanweisungsbeträge findet lediglich durch die Postanstalten — nicht durch die bestellenden Boten — statt.

Zur Einlösung eines Postvorschusses wird dem Empfänger, wenn er im Ortsbestellbezirk der Postanstalt wohnt, eine Frist von acht Tagen, in jedem anderen Falle eine Frist von vierzehn Tagen bewilligt. Die Vorzeigung eines Postvorschusses in der Wohnung des Empfängers erfolgt nur einmal.

Die zur Abholung bestimmten Sendungen müssen spätestens $\frac{3}{4}$ Stunden, Postmeldungen über angekommene Gegenstände spätestens 1 Stunde nach Ankunft der Post zur Auslieferung bereit gehalten werden.

Für die regelmäßige Abholung der Sendungen können die Postanstalten von dem betreffenden Hausstande die Vorausbezahlung einer monatlichen Vergütung von 66 Oere in Anspruch nehmen.

Wenn Jemand wünscht, daß die Postanstalt seine Sendungen in eine Privattasche verschließe, die zugehörigen Schlüssel aufbewahre, die Beträge für Porto, besondere Leistungen, Freimarken oder sonstige Postzahlungen stunde, sowie die damit verbundene Buchführung übernehme, so hat er dieserhalb ein besonderes Abkommen mit der Postanstalt zu treffen und die Leistungen nach Verabredung zu bezahlen.

In Kopenhagen findet sowohl vom Ober-Postamte als von den Stadt-Postanstalten aus Briefbestellung statt; dieselbe erfolgt täglich viermal. Im Ober-Postamt werden 30 Briefträger abgefertigt. Sendungen, die nicht vom Ober-Postamt bestellt werden, sollen bei dem Ortsnamen »Kopenhagen« die Zusatzbezeichnung »Nörrebro«, »Oesterbro« 2c. tragen. Für die Bestellung der Geldbriefe und Packete sind 17 Boten vorhanden. Behufs Bestellung der Packete ist die Stadt in 8 Reviere getheilt. In der inneren Stadt werden die Geldbriefe, gesondert von den Packeten, täglich dreimal den Empfängern zugeführt. Nach den Vorstädten erfolgt dagegen die Bestellung der Geldbriefe und Packete gleichzeitig durch die Packetbestellungsfahrten.

Das Zeitungsgeschäft bezieht sich

a) auf die Verpackung, Beförderung und das Abtragen bz. die Ausgabe der Zeitungen und Zeitschriften;
b) auf die Annahme der Vorausbestellung und des Zeitungsgeldes, die Abrechnung und den Bezug der Zeitungen vom Herausgeber.

Auf Verlangen des Herausgebers 2c. kann die Besorgung sich auf die unter a. bezeichneten Verrichtungen beschränken.

An Postgebühren werden erhoben:

für die Verrichtungen zu a. .... $\frac{1}{2}$ Oe.
für jede Nummer, berechnet nach dem Durchschnitt der in der Bezugszeit planmäßig erscheinenden Nummerzahl;
für die Verrichtungen zu b. .... 4 pCt.
des Bezugspreises, sofern nur eine rechnungführende Postanstalt mit der Zeitung Befassung hat, sonst 8 Procent.

Zeitungen 2c., die nach dem Falzen größer als ein halber Bogen Schreibpapier sind, werden zur Beförderung nicht zugelassen.

Wenn eine Zeitung in der festgesetzten Bezugszeit überhaupt nicht erscheint, so kann die Postverwaltung für die Annahme der Vorausbestellungen ɛc. $\frac{1}{3}$ des festgesetzten Portos (Betrag zu a.) vom Herausgeber der Zeitung in Anspruch nehmen.

Dem Postpersonal ist streng verboten, Auskunft über die Bezieher sowie über die im Postwege abgesetzte Exemplarienzahl ɛc. der einzelnen Zeitungen zu ertheilen.

Der Ueberschuß der dänischen Postverwaltung ist für das Finanzjahr 1874/75 auf 124,155 Rdl. veranschlagt worden. Wenn man in Betracht zieht, daß dieses finanzielle Ergebniß erst nach Aufhebung jeglicher Portofreiheit erreicht ist, so wird man leicht erkennen, daß die dänische Postverwaltung, unbeschadet der in jedem Zweige der Staatsverwaltung zu erstrebenden Wirthlichkeit, nicht ihre Hauptaufgabe darin sucht, vorzugsweise eine Einnahmequelle für den Staat zu bilden. Das Streben der Postverwaltung ist vielmehr darauf gerichtet, bei möglichst wohlfeilen Portosätzen ihre Einrichtungen auf der Höhe der Zeit zu halten und Verbesserungen, welche sich in anderen Kulturstaaten bewährt haben, auch dem dänischen Publikum zu Theil werden zu lassen. In diesem Streben wird die Postverwaltung von einem höchst achtbaren, treuen Beamtenstande unterstützt.

Die Einrichtungen der deutschen Reichs-Postverwaltung sind der Hauptsache nach der Mehrzahl der dänischen Postbeamten bekannt; die Fortschritte, mit welchen Deutschland im Gebiete des Postwesens bahnbrechend auftritt, werden auch von diesen Beamten freudig und mit Genugthuung begrüßt. Das Material, welches die Reichs-Postverwaltung, namentlich im Post- und Telegraphenarchiv, ihren Beamten zur Fortbildung bietet, wird auch von einer sehr großen Zahl dänischer Amtsgenossen eifrig gelesen und besprochen. Diese Beamten wissen daher die Stellung vorurtheilsfrei zu würdigen, welche Deutschland in der friedlichen Entwickelung seiner Kulturanstalten einnimmt, und diese Einsicht wird zu nicht geringem Theile dazu beitragen helfen, die Gegensätze, welche die beiden verwandten Nationen gegenwärtig vielleicht noch scheiden, immer mehr abzuschwächen und zu beseitigen.

---

18. Die Organisation der Verkehrsanstalten in Bayern.

Die Organisation der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten hat mit dem Beginn dieses Jahres durch eine theilweise Umgestaltung der mittleren Verwaltungsstellen erhebliche Aenderungen erfahren.

Als äußere Vollzugsorgane und Aufsichtsbehörden sind der Generaldirection der Verkehrsanstalten Mittelbehörden untergeordnet, welche an die Stelle der bisher für das Post- und das Eisenbahnwesen gemeinschaftlichen Ober-Post- und Bahnämter treten und die Bezeichnung »Ober-Postämter« und »Ober-Bahnämter« führen. Die Bezirke der ersteren schließen sich, wie bisher, den Regierungsbezirken in der Art an, daß je ein oder zwei Regierungsbezirke einen Ober-Postamtsbezirk bilden. Die Zutheilung der Eisenbahnlinien an die Ober-Bahnämter erfolgt, unabhängig von der Kreiseintheilung, lediglich mit Rücksicht auf die Sicherheit und Zweckmäßigkeit des Fahrdienstes.

Der Sitz der neuen Ober-Postämter ist München (für Oberbayern), Augsburg (für Schwaben und Neuburg), Nürnberg (für Mittelfranken), Bamberg (für Oberfranken), Würzburg (für Unterfranken und Aschaffenburg), Regensburg (für Nieder-

bayern und Oberpfalz), Speyer (für die Rheinpfalz). Ober-Bahnämter befinden sich in Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden und Würzburg.

Die Geschäftsbefugnisse der Ober-Postämter kommen im Allgemeinen, mit Ausnahme des der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten unmittelbar unterstellten Telegraphenwesens, den Befugnissen der Ober-Postdirectionen des Deutschen Reichs gleich. In Bezug auf Personalverhältnisse ist die Wirksamkeit der Ober-Postämter auf die Aufsicht und Disciplin über das gesammte untergebene Personal, sowie auf die Annahme und Entlassung der nicht etatsmäßigen Bediensteten beschränkt. An der Spitze des Ober-Postamts steht der Ober-Postmeister mit einem Postinspector als Stellvertreter und einem Bezirkskassier, welcher mit dem kontrolirenden Beamten und dem nöthigen Hülfspersonal die Kassen- und Rechnungsgeschäfte wahrzunehmen hat.

Die Vorsteher der Ober-Postämter werden mindestens dreimal im Jahre zur Generaldirection einberufen, um gemeinsame Angelegenheiten von Bedeutung mit ihnen zu berathen und auf kürzestem Wege ihrer Erledigung zuzuführen, zugleich die möglichst gleichartige Durchführung wichtiger Maßregeln in allen Bezirken zu veranlassen und zu sichern.

Die Ober-Bahnämter sind besetzt mit einem Ober-Bahninspector als Vorstand, einem Ober-Ingenieur oder Bezirks-Ingenieur, einem Bezirks-Maschinenmeister und einem Bezirkskassier, sodann dem für den Dienst nöthigen Beamten- und Gehülfenpersonal.

Die den Oberämtern untergeordneten Post- und Eisenbahn-Behörden sind je nach dem Umfange der ihnen zufallenden Geschäfte: Aemter, Verwaltungen, Expeditionen. Die Aemter heißen, wenn sie lediglich den Postdienst versehen: Postämter, wenn ihnen lediglich der Bahnbetrieb zugewiesen ist: Bahnämter, bei gemischtem Dienste: Post- und Bahnämter. Der Vorstand derselben heißt im ersteren Falle Postmeister, in allen übrigen Fällen Inspector.

Die Verwaltungen und Expeditionen haben entweder gemischten Dienst oder lediglich Post- oder Eisenbahndienst.

Den äußeren Betriebsanstalten kann neben dem Post- und Eisenbahndienst auch der Telegraphendienst übertragen werden.

Die Aemter, Verwaltungen und Expeditionen mit gemischtem Dienste sind zunächst den Ober-Bahnämtern, bezüglich des Postdienstes den Ober-Postämtern unterstellt.

Der Generaldirection der Königlichen Verkehrsanstalten unmittelbar untergeordnet sind ferner, außer den oben erwähnten Telegraphenbehörden, die Centralwerkstätten und Centralmagazine, das Kanalamt und das Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt.

---

14. Die Hawaii-Inseln.

Nach einem neunmonatlichen Aufenthalt in den japanesischen und chinesischen Gewässern und nach fast zweijähriger Abwesenheit von Europa hat S. M. S. »Arcona« am 7. April v. J. die Rhede von Yokohama verlassen, um die Rückkehr durch den Stillen Ocean bis San Francisco und von da durch die Magellan-Straße

in den Atlantischen Ocean anzutreten. Das neueste Heft der von der Kaiserlichen Admiralität herausgegebenen »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie« veröffentlicht Auszüge aus den für die Meereskunde wie für die Ethnographie gleich schätzenswerthen Reiseberichten des Freiherrn von Reibnitz, Commandanten der »Arcona«, von denen, in Ergänzung früherer Mittheilungen des Deutschen Post-Archivs *), die Bemerkungen über die Hawaii- (Sandwich-) Inseln und den Hafen von Honolulu hier eine Stelle finden mögen.

Die Hawaii-Inseln, denen Cook bei seiner Entdeckung am 18. Januar 1778 nach dem damaligen ersten Lord der Admiralität, Sandwich, den Namen Sandwich-Inseln verlieh — einen Namen, den man aber gegenwärtig in Honolulu nie hört und der vollständig außer Gebrauch gekommen ist —, liegen zwischen 18° 52′ und 22° 15′ Nord-Br. und zwischen 154° 42′ und 160° 33′ West-Lg., erstrecken sich in einer Richtung von WNW. nach OSO. ca. 40 Seem. lang und umfassen einen Raum von 359 geogr. □Meilen oder 19,757 □Kilom.

Der Umstand, daß Cook bei den Eingeborenen dieser Inseln Eisen fand, welches seiner Ansicht nach nur von spanischen Philippinen-Fahrern herrühren konnte, läßt vermuthen, daß diese Inseln schon früher von spanischen Seefahrern besucht worden sind. Aber erst durch Cook ist die erste sichere Kunde von diesen Inseln zu uns gelangt.

Von den die Gruppe bildenden 12 Inseln sind nur die 5 größeren einigermaßen dicht bewohnt und die 5 kleinsten nur kahle, vegetationslose unbewohnte Inseln. Die 5 größeren Inseln heißen nach der von den englischen Missionaren eingeführten Orthographie (wobei die in Klammern beigefügten Namen die von Cook gegebenen sind): Hawaii (Owhyhee) mit 12,620 □Kilom., Maui (Mowee) mit 1,966 □Kilom., Oahu (Woahoo) mit 1,823 □Kilom., Kauai (Atooi) mit 2,010 □Kilom. und Molokai (Morotoi) mit 468 □Kilom. Oberfläche.

Die Inseln sind sämmtlich vulkanischen Ursprunges, auf fast allen findet man erloschene und auf Hawaii einige noch bis in die neueste Zeit thätige Vulkane. Eine eingehendere Beschreibung der großen beiden Feuerberge Kilauea und Mauna Loa, sowie des gewaltigen Ausbruches, der im Jahre 1868 einen großen Theil der Inselgruppe verwüstete, hat das Post-Archiv von 1874 S. 658 ff. gebracht, weshalb die hierauf bezüglichen Bemerkungen des Reiseberichts der »Arcona« hier übergangen sind. Derselbe fährt demnächst fort:

Der Boden der Inseln, der zum Theil aus verwitterter Lava besteht, ist meistens recht fruchtbar, vor Allem auf der Luvseite (von den Eingeborenen Koolauseite genannt) der hohen Berge, da die mit dem Nordostpassate niedrig ziehenden Wolken an der Nord- und Ostseite der Inseln sich als Regen niederschlagen und auf den Pflanzenwuchs einen fruchtbaren Einfluß ausüben. Fast alle tropischen Nutzpflanzen sind dort einheimisch und die seit Cook's Zeiten dorthin eingeführten Pflanzen und Thiere gedeihen vortrefflich. Welchen Unterschied die Luv- und Leeseite der Inseln in dem Pflanzenwuchs und damit auch in dem äußeren Aussehen der Inseln zeigen, bekunden die Beschreibungen der Insel Oahu durch Cook und Wilkes. Ersterer sah nur die nördliche, also die Luvseite, und dort schien sie ihm bei Weitem die schönste der Inseln zu sein, wegen des Grüns der Hügel und Waldungen und der reich angebauten Thäler. Wilkes dagegen sah zuerst nur die südliche oder Leeseite

*) Vergl. Postarchiv von 1873 Seite 334 und 1874 Seite 658.



und fand den Anblick durchaus nicht einladend, ähnlicher der Küste von Peru, als irgend einer der polynesischen Inseln, mit ödem, felsigem Boden. Dies ist aber gerade die Seite, auf welcher Honolulu liegt.

Das Klima der Hawaii-Inseln ist, der Lage derselben gemäß mitten im Oceane und an der Grenze des Passates, ein ausgesprochenes Seeklima und sehr angenehm und auch gesund für die Fremden zu nennen, besonders an den nördlich gelegenen Inseln, z. B. Kauai, und zur Zeit der Herrschaft des Nordostpassates, welcher 9 Monate hindurch weht, Thier- und Pflanzenwelt erfrischt und stärkt, und den Aufenthalt auf diesen Inseln außerordentlich angenehm macht. In den Monaten December, Januar und Februar treten südliche und südwestliche Winde auf, und verdrängen und schwächen den Passat, dessen Grenze hier im Winter also bis 21° Nord-Br. vorrückt. Am meisten herrschen diese südlichen und südwestlichen Winde auf der Leeseite der Inseln vor, welche die Eingeborenen die Konaseite und die Winde die »kranken Winde« nennen, weil sie, wie der Scirocco im südlichen Europa, eine Menge kleinerer Uebel und gastrischer Erkrankungen und intermittirende Fieber mit sich führen (s. Bechinger: Ein Jahr auf den Sandwich-Inseln. Wien 1869).

Die Regenzeit beginnt im Allgemeinen im Januar und dauert bis Mitte April oder Anfang Mai. S. M. S. »Arcona« kam gerade zum Schlusse der Regenzeit auf den Hawaii-Inseln an und fand nördlich von denselben einen aus OSO. wehenden Passat und in Honolulu selbst Regenwetter vor. Vom 4. Mai an aber kam der Nordost-Passat bereits stärker durch und damit erklärten die Einwohner die Regenzeit für beendet.

Die Temperatur ist eine ziemlich gleichmäßige, sowohl im Laufe eines Tages, als innerhalb des ganzen Jahres. Während des Aufenthalts der »Arcona« in Honolulu zu Anfang Mai 1875 war die Temperatur am Tage 26° C. Leider besitzen wir von diesen so viel besuchten und für den Verkehr wichtigen Inseln nur sehr wenige meteorologische Beobachtungsresultate, welche das Klima derselben klar darlegen könnten.

Die Küsten der Inseln steigen mehr oder weniger steil aus dem tiefen Meere empor, oder sind von Korallenriffen umgeben, so daß verhältnißmäßig nur wenig gute Ankerplätze vorhanden sind. Außer dem Haupthafen Honolulu auf Oahu sind auf einzelnen Inseln noch einige kleinere geschützte Buchten vorhanden, welche von den vielen, die Küstenschifffahrt vermittelnden Schoonern und kleineren Fahrzeugen benutzt werden, während nur wenige für größere Schiffe geeignet sind.

Die Bevölkerung der Hawaii-Inseln bestand nach der Zählung vom Jahre 1872 aus 49,000 Eingeborenen und 5360 Fremden. Noch zu Cook's Zeiten wurde im Jahre 1778 die Einwohnerzahl der Eingeborenen auf 3—400,000 Seelen geschätzt, aber sie hat seitdem und namentlich seit den letzten 50 Jahren ungemein rasch abgenommen. Im Jahre 1823 wurde sie auf 142,100 Seelen geschätzt und im Jahre 1836 auf 108,580 Seelen. Die erste offizielle Zählung im Jahre 1853 ergab 73,134 Seelen, also eine Abnahme von fast 50 pCt. innerhalb 30 Jahren*). Bei der Zählung von 1860 ergaben sich nur 67,089, bei der von 1866 58,765 und 1872 gar nur 49,000 Eingeborene. Dagegen hat die Zahl der Fremden stetig und rasch zugenommen; im Jahre 1860 betrug sie 2716,

*) Allerdings fiel in diese Zeit das »Jahr des Todes« (1848), wo nicht weniger als 10,000 Menschen an Masern, Keuchhusten und Influenza starben.



1866 4194 und 1872 schon 5366 Seelen. Darunter befinden sich 889 Amerikaner, 619 Engländer, 396 Portugiesen, 224 Deutsche und 88 Franzosen; die übrigen sind Chinesen. Die Eingeborenen gehören der großen Völkerfamilie der malaiischen Polynesier an. Sie haben eine braune Hautfarbe, starkes, schlichtes schwarzes Haar, schlanke und wohlgestaltete Körper, nicht unschöne (namentlich bei den Frauen) offene Gesichter mit nur wenig aufgeworfener Nase und mäßig dicken Lippen. Sie ähneln hierin, sowie in der Elasticität der Bewegungen, in der Grazie der Erscheinung bei den jüngeren Leuten beiderlei Geschlechts den Bewohnern der südlicher gelegenen Samoa-, Tahiti- und Tonga-Inseln; auch die Sprachen unterscheiden sich nur durch dialektische Verschiedenheiten. Die Lebensweise des Volkes ist eine ziemlich einfache: sie leben fast nur von Fischen und sogenanntem Poi, d. h. einem Brei aus den Wurzeln des Tarroo (Tarum esculentum). Die Männer sind ausgezeichnete Seeleute und werden häufig auf den Fahrten im Stillen Ocean benutzt. Ihr Charakter ist freundlich und gastfrei, aber mehr indolent, als selbstthätig. Sie besitzen keine eigentlichen Volkssitten mehr; sie sind schon so von der physisch und geistig überwältigenden, ja vernichtenden abendländischen Cultur durchdrungen, daß alle ihre nationalen Eigenthümlichkeiten in Tracht, in Sitten, in Geräthen und in Waffen der Vergangenheit angehören; nur noch in den Hula-hula-Tänzen sieht man einen Rest ihrer früheren nationalen Vergnügungen fortdauern. Die Ursache für die rasche Abnahme der eingeborenen Bevölkerung sind in den von den Weißen eingeschleppten Ansteckungs-Krankheiten zu suchen, welche schon seit dem Erscheinen der ersten Besucher unter Cook ihre verheerende Wirkung auf die Eingeborenen ausüben und sich besonders in Gestalt einer bösartigen Hautkrankheit, der Lepra, als tödtlich erweisen. Vergebens versuchte die Regierung jetzt mit Aufbietung von Anstrengung und Kosten die nachweisbar leprös Erkrankten von den noch Gesunden zu isoliren und auf einer besonderen Insel, Molokai, zu pflegen. Zur Zeit des Aufenthalts der »Arcona« befanden sich etwa 800 Erkrankte daselbst, trotzdem hat die Krankheit aber noch nicht abgenommen und wird wohl auch nicht auszurotten sein.

Der jetzige König der Hawaii-Inseln, Kalakana, regiert erst seit dem Februar 1874; er wurde von der hawaiischen Legislatur zum König gewählt, als nach dem im Jahre 1873 erfolgten Aussterben der seit 1779 bestehenden Dynastie der Kamehamehas auch der Nachfolger Lunalina, der aus einer vornehmen hawaiischen Familie stammte, nach kurzer Regierung kinderlos gestorben war. Da er ebenfalls kinderlos ist, hat er seinen jüngeren Bruder Lileiohoku zu seinem Nachfolger bestimmt.

Schon im Jahre 1820 kamen die ersten protestantischen Missionare nach den Hawaii-Inseln und bald verbreitete sich das Christenthum sehr schnell auf diesen Inseln; auch der König Kamehameha II. ließ sich mit seiner Gemahlin taufen und seitdem sind alle Könige der Inseln Christen. Später kamen auch katholische Missionare und es entstanden dadurch häufig innere Unruhen.

Im Jahre 1840 verlieh der damalige König Kamehameha III. seinem Inselreiche eine Verfassung (die legislative Versammlung besteht aus Eingeborenen und Weißen), und kurze Zeit darauf, im Jahre 1843, wurde es durch einen völkerrechtlichen Vertrag von den Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreich als ein unabhängiges Staatswesen anerkannt. Seit jener Zeit hat sich auch der Verkehr mit anderen Nationen zusehends vermehrt, namentlich mit Amerikanern und Engländern, so daß im Jahre 1846 der Werth des Imports bereits die Summe von 600,000 Dollars erreichte, während er 1842 nur 250,000 Dollars betrug.

In den letzten 10 Jahren schwankte der Gesammtexport der Inseln zwischen den Summen von 1,660,000 und 2,360,000 Dollars.

Die Stadt Honolulu nimmt als einzige Handelsstadt des Inselreiches und als Sitz der Regierung von Jahr zu Jahr an Ausdehnung zu, die Zahl der Einwohner beträgt jetzt ca. 15,000. Unter den öffentlichen Gebäuden ragt in Honolulu besonders das schöne und große Regierungsgebäude, in welchem sämmtliche Ministerien ihre Büreaus haben, hervor, ferner das große Regierungshospital und das Honolulu-College, in welchem die Kinder der Weißen unterrichtet werden. Außerdem giebt es daselbst noch viele Schulen für die Eingeborenen; der Besuch derselben ist obligatorisch, daher ist auch die Schulbildung der Bevölkerung eine sehr erfreuliche. Als geselliger Vereinigungspunkt auch für die Deutschen dient das englische Clubhaus; das deutsche ist im Februar d. J. abgebrannt. In der Nähe der Stadt liegt das Königliche Mausoleum, in welchem neben den Königen und deren Gemahlinnen noch der Schotte Wylie liegt, welcher von 1845 ab 20 Jahre lang Minister des Aeußeren war.

Der Hafen von Honolulu bildet eine durch die vorliegenden Korallenriffe geschützte Bucht mit ungefähr 7,5 bis 11 Met. Wasser, in welcher Tiefe die Schiffe sowohl zu Anker als an einem Bollwerk liegen können.

Der Verkehr von Dampfern und Segelschiffen in Honolulu nimmt jährlich zu, während der Verkehr von Walfischfängern, der an Anzahl in früheren Jahren 200 bis 300 Schiffe jährlich betrug, ganz bedeutend herabgesunken ist und jetzt nur von 20 bis 30 Schiffen unterhalten wird. Der Grund für diese Abnahme liegt in dem zunehmenden Export von Zucker, Reis, Syrup, Kaffee, Schwamm, Rinder-, Ziegen- und Schaffellen, Talg, Wolle, Kokosnußöl und einer Baumfaser, »Paddy« genannt, welche zum Polstern von Möbeln benutzt wird, und andererseits in der Abnahme der Walfische selbst in den nördlichen Gegenden.

Im Jahre 1874 kamen 58 Schiffe in Honolulu ein und ebenso viele liefen von dort aus. Von diesen Schiffen fuhren 32 unter amerikanischer Flagge, 16 unter englischer, 8 unter hawaiischer und 2 unter deutscher Flagge. Der deutsche Handel (Import und Export) wird in Honolulu durch drei größere Firmen vertreten, durch F. Hackfeldt u. Co., Schäfer u. Co. und Hoffschläger u. Co. Die erstere Firma läßt ihre Schiffe (davon drei unter hawaiischer Flagge) stets direct zwischen Bremen und Honolulu fahren.

Es leben in Honolulu gegenwärtig ungefähr 150 Deutsche und gehören zum größten Theile dem Handwerkerstande an, außer den in den obenerwähnten Geschäften Angestellten. Außerhalb von Honolulu leben noch auf Oahu ungefähr 70—80 Deutsche, theils als Plantagenbesitzer, theils als Viehzüchter. Alle befinden sich in verhältnißmäßig guter Lage.

II. Kleine Mittheilungen.

Neuer isolirter Telegraphendraht. Bruce Warren hat zu telegraphischen Zwecken einen neuen patentirten isolirten Draht eingeführt, welcher sich besonders zu Verbindungen eignen soll, die sich abwechselnd der Luft ausgesetzt oder im Wasser versenkt befinden. Drei im Februar 1871 angefertigte Enden, welche

nach Brasilien verschifft und durch Westindien und die tropischen Gegenden ungefähr neun Monate trocken auf dem Schiffe gelegen hatten, zeigten bei der Rückkehr im November 1875, nachdem sie vorher noch einige Wochen im Wasser gelegen hatten, eine vollständig gute Erhaltung und ein Aussehen, als wenn sie eben angefertigt wären. Die Adern bestehen aus einem Strang von sieben Drähten im Gewichte von 107 lbs. pro Seemeile*), isolirt durch 30 lbs. Indiarubber, und aus einem Draht von 50 lbs. pro Seemeile mit 25 lbs. Indiarubber, beide ohne irgend einen mechanischen Schutz. Ein Druck von 600 lbs. pro □Inch, während 24 Stunden unterhalten, soll nicht die geringste Aenderung herbeigeführt haben. Zudem lassen hohe Isolation und Freiheit von mechanischen und chemischen Veränderungen den Draht zu Untersee-Kabeln geeignet erscheinen. Der Isolationswiderstand beträgt ungefähr 3000 Millionen B. A. E. bei 75° der erstminutlichen Ladung. Das specifische Inductionsvermögen zeigt, daß 100 lbs. annähernd gleich 400 lbs. gewöhnlicher Guttapercha und ungefähr 250 lbs. Kautschuk sind.

(Deutsche Allgemeine polytechnische Zeitung. Nr. 1. 76.)

Die Elektricität als Gegenstand einer Ausstellung. Im Jahre 1877 soll im Ausstellungsgebäude zu Paris unter dem Schutze der französischen Regierung eine allgemeine Ausstellung der Anwendungen der Elektricität stattfinden. Die Leitung übernimmt ein Comité unter dem Vorsitz des Grafen Hallez d'Arros. Die Ausstellung wird vier und einen halben Monat dauern, vom 14. Juli bis zum 30. November. Dieselbe wird in 18 Gruppen enthalten: 1) Geschichte der Elektricität; 2) Unterrichtsmaterial; 3) Elektricitätserzeuger; 4) Elektromagnetismus; 5) elektrische Telegraphie; 6) elektrische Uhren; 7) Elektricität im Eisenbahndienste; 8) elektrische Motoren; 9) elektrisches Licht; 10) Elektrochemie; 11) Galvanoplastik; 12) Elektrotypie; 13) die Elektricität in der Heilkunde; 14) die Elektricität in der Wetterkunde; 15) die Elektricität in der Kriegskunst; 16) die Elektricität im Schifffahrtsdienste; 17) verschiedene Anwendungen; 18) Bücherkunde. (Journal télégraphique, Nr. 12. 1875. Bern.)

Die Western Union Co. beabsichtigt in New-York pneumatische Telegraphie einzuführen und hierfür das Londoner System (Clark's) anzuwenden.

(The telegraphic Journal.)

Die Eisenbahn nach Sibirien wird, wie wir aus den Mittheilungen der Tagespresse entnehmen, demnächst in Angriff genommen werden. Nachdem Oberst Bogdanowitsch schon seit dem Jahre 1866 für die Verwirklichung dieses Planes thätig gewesen ist, hat am 30. Dezember 1875 das Kaiserlich Russische Staatsministerium unter Vorsitz des Kaisers beschlossen, die Linie von Nischnij-Nowgorod über Kasan und Jekaterinenburg bis Tjumen binnen 4 Jahren ausführen zu lassen. Ueber diesen für die Weiterentwickelung des Russischen Schienennetzes folgenschweren Beschluß herrscht in den Kreisen der betheiligten Bevölkerung lebhafte Freude. Die Linie der Weiterführung von Tjumen scheint noch nicht festzustehen.

---

*) 1 Seemeile = 1854,965 Meter.
1 lbs. = 453,60 Gramm.
1 Inch = 0,0254 Meter.

Eisenbahnen in China. Nach einer Mittheilung im Februarhefte der Zeitschrift »Aus allen Welttheilen« hat sich in London eine Gesellschaft zur Erbauung von Eisenbahnen in China gebildet. Der Bau der ersten Linie soll auf der 2 Meilen langen Strecke zwischen Shanghai und Wusung versucht werden. Das Baumaterial ist schon auf dem Wege nach Shanghai und man gedenkt gleich nach Ankunft desselben mit dem Bau zu beginnen. Im kommenden Juli soll die Linie bereits vollendet sein. Man hofft, daß diese Versuchsbahn anregend auf die Chinesen wirken und sie veranlassen wird, größere Bahnbauten zu unternehmen oder zu fördern.

Strafbare Gefälligkeit eines Landbriefträgers. Wegen falscher Beurkundung in Postbehändigungsscheinen ist neuerdings ein Landbriefträger von einem Gerichte der Provinz Hessen-Nassau auf Grund des §. 348 des Strafgesetzbuches zu einer mehrmonatlichen Gefängnißstrafe verurtheilt worden. Der bis dahin unbescholtene Unterbeamte hatte sich lediglich aus übelverstandener Gefälligkeit gegen den Bürgermeister eines Landorts in seinem Bestellbezirk dazu verleiten lassen, wiederholt gerichtliche Verfügungen, welche an den Bruder des Bürgermeisters gerichtet waren, nicht diesem selbst, sondern dem Bürgermeister auszuhändigen, gleichwohl aber auf den Behändigungsscheinen Ersteren als den wirklichen Empfänger zu bezeichnen. Der Bürgermeister hatte dem Landbriefträger dabei versichert, daß dies ausschließlich zu dem Zwecke geschähe, um dem Adressaten häusliche Unannehmlichkeiten zu ersparen.

Den Bürgermeister, der sich gleichzeitig noch weiterer hiermit in Beziehung stehender Vergehen schuldig gemacht hatte, traf als intellectuellen Urheber der That eine Gefängnißstrafe von $1\frac{1}{4}$ Jahr.

Theilnahme Deutschlands an der Erforschung der arktischen Gegenden. Die aus einer Anzahl hervorragender Vertreter der deutschen Wissenschaft zusammengesetzte Kommission zur Prüfung der Frage über die Aussendung einer deutschen Nordpol-Expedition hat das Ergebniß ihrer Arbeiten in einem ausführlichen Berichte an den Bundesrath dargelegt, der auch für weitere Kreise von Interesse ist.

Bei den bedeutenden Fragen, welche auf allen Gebieten der Naturkunde ihrer Lösung in den arktischen Gegenden entgegensehen, spricht sich die Kommission für die Aufwendung von Reichsmitteln zur Ausführung arktischer Forschungen aus. Zur Erreichung dieses Zweckes wird jedoch nicht die Ausrüstung einer Nordpol-Expedition im bisherigen Sinne des Wortes empfohlen. Derartige Expeditionen haben im Wesentlichen stets den Charakter einer geographischen Entdeckungsreise, während die Aufgaben der Erdkunde gegenwärtig, nachdem die Polargegenden bereits an vielen Punkten aufgeschlossen sind, gegen die für die Wissenschaft verheißungsvolleren Aufgaben zurückzutreten haben. Es kommt nämlich vorwiegend darauf an, das im Allgemeinen bekannt gewordene Terrain im Einzelnen zu erforschen und aus den hierdurch zu erlangenden Erfahrungen eine sichere Grundlage für weitergehende Forschungen zu gewinnen.

Die hierauf beruhenden eingehenden Vorschläge sind von der Kommission am Schlusse des Berichts in nachstehenden Sätzen kurz zusammengefaßt worden:

1. Die Erforschung der arktischen Regionen ist für alle Zweige der Naturkunde von großer Wichtigkeit. Als Modalität solcher Erforschung empfiehlt die Kommission die Errichtung von festen-Beobachtungsstationen. Von der Hauptstation aus, und gestützt auf dieselbe, würden sich Untersuchungsfahrten zu Lande und zu Wasser empfehlen.

2. Die Kommission bezeichnet als das Gebiet, auf welches die vom Deutschen Reiche zu organisirenden arktischen Forschungen sich zu beziehen haben würden, den einen der großen Meereszugänge zum hohen Norden, welcher zwischen der Ostküste Grönlands und der Westküste Spitzbergens gelegen ist.

Eine Hauptstation wäre im unmittelbaren Anschluß an die Ergebnisse der zweiten deutschen Nordpol-Expedition auf der Ostküste Grönlands zu errichten. Mindestens zwei für dauernde Bearbeitnng gewisser wissenschaftlicher Aufgaben einzurichtende Nebenstationen würden etwa auf Jan Meyen und an der Westküste Spitzbergens herzustellen sein. Vorübergehend möchten für einzelne Zwecke von der Hauptstation aus je nach den Umständen Zweigstationen anzulegen sein.

3. Der Kommission erscheint es sowohl sehr erwünscht, als auch rücksichtlich der wissenschaftlichen Vorbereitungen ausführbar, daß diese arktischen Forschungen bereits im Jahre 1877 ihren Anfang nehmen.

4. Obwohl die Kommission der Ueberzeugung ist, daß eine nach obigen Vorschlägen eingeleitete Erforschung der arktischen Gegenden auch dann zu werthvollen Ergebnissen führen wird, wenn dieselbe auf das Gebiet zwischen Grönland und Spitzbergen beschränkt bleibt, glaubt sie doch eine erschöpfende Lösung der Aufgaben, welche dieser Forschung gestellt sind, nur davon erwarten zu dürfen, daß die letztere auch auf die übrigen Theile der Polarzone ausgedehnt wird und daß sich zu diesem Zwecke noch andere Staaten an dem Unternehmen betheiligen.

Die Kommission empfiehlt daher, den Regierungen derjenigen Staaten, welche an den arktischen Forschungen Interesse nehmen, von den Grundsätzen, welche für das deutsche Unternehmen angenommen werden, Mittheilung zu machen, damit unter ihrer Betheiligung wo möglich ein geschlossener Kreis von Beobachtungsstationen um die arktische Zone gelegt werde.

Neue Afrikanische Forschungsreise. Nach einer Mittheilung der Times hat Lieutenant Cameron der Geographischen Gesellschaft in London nunmehr nähere Nachrichten über sein von bestem Erfolg gekröntes Vordringen mitten durch den Continent von Afrika zukommen lassen.

In dem Zeitraum von mehr als achtzehn Monaten legte der kühne Forschungsreisende den Weg von Udschidschi bis Loanda zurück, der ihn durch noch völlig unbekannte Regionen Centralafrikas führte. Das Hauptergebniß dieser Reise, vom Standpunkte der geographischen Wissenschaft aus, ist die Aufklärung der Frage bezüglich der Identität des Lualaba und des Congo, welche durch Cameron's Beobachtungen ihre unzweifelhafte Bejahung gefunden hat. Außerdem hat Derselbe zum ersten Male einen weiten Landstrich von hervorragender Fruchtbarkeit des Bodens und großem Reichthum an Mineralien mitten im Herzen Afrikas entdeckt und zugleich nachgewiesen, daß dieses Land sowohl von Osten als von Westen aus auf einer fast ununterbrochenen Wasserstraße erreicht werden kann.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 3. Heft. Februar 1876.
Konrad von Bolanden. Eine Studie von Heinrich Keiter. — Die Wanderheuschrecke. Von Bruno Dürigen. — Die neueste Geschichte Spaniens. Von Wilhelm Lauser. XII. — Die Reichslande Elsaß-Lothringen 1871 bis 1875. Von Wilhelm Müller. II. — Die Nicobareninseln. Eine Reiseskizze von Hermann Vogel. — Chronik der Gegenwart. — Politische Revue.

2) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. X. Bd. 5. Heft. 1875.
Ueber Kartenprojektion. Von Prof. Dr. Friedr. Eisenlohr. — Die neuesten Entdeckungsreisen in Australien. Mitgetheilt von Henry Greffrath. — Eine neue Karte der südafrikanischen Republik. Von A. Merensky. — Barometer-Höhenmessungen von der Schwarzburg-Rudolstädtischen Unterherrschaft Frankenhausen. Von A. Fils. — Miscellen. — Karten.

3) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. II.
Die Grundlagen der Karte von der Loango-Küste. Von Dr. Paul Güßfeldt. — Die geographische Ausstellung in Paris, 15. Juli bis 16. September 1875. Von den Delegirten der Perthes'schen Anstalt in Gotha. — Die südlichen Batta-Länder auf Sumatra. Von Dr. A. Schreiber. — Geographische Nekrologie des Jahres 1875. — Reise an den Araguaya von Dr. Conto de Magelhaes im Jahre 1865.

4) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 7.
Deutschland und das Ausland: Pulßky über die orientalische Frage. Aus dem Ungarischen. — Ein Poststammbuch. — Baltische Provinzen: Zur neuesten ehstnischen Literatur. — Skandinavien: Zur Kenntniß von Schweden und Norwegen. — Italien: Ein deutscher Volkswirth in Italien. — Frankreich: Der dritte Stand 1789. Nach Abbé Sieyès und in der Wahrheit. Von Trautwein von Belle. Das Hotel Rambouillet. — England: Reich und Reichskanzler. Ein englisches Urtheil. — Cairnes und seine letzte Publikation. — Nordamerika: Literarische Erscheinungen in Nordamerika vor der Weltausstellung. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 13. Berne, 25 Janvier 1876.
Description d'un système de transmission simultanée en sens contraire, système Vianisi (1er article). — Système de transmission double en sens contraire de F. Fuchs, secrétaire à la direction imp. des télégraphes de Francfort s./M. — Revue télégraphique de 1875. — IV. La télégraphie aux Etats-unis. — Revue bibliographique de 1875. — Nouvelles.

6) **Journal of the Telegraph.** New-York, 15. January 1876.
Post office telegraphs in Britain. — A new induction coil. — Property in news. — Accident caused by lightning. — Lightning rods. — Chloride of silver battery of 3240 elements. — International exhibition of electrical appliances to be held at Paris in 1877. — The french telegraphs. — Property in telegraphic news. — The post office and the telegraph (London correspondence). — The demagnetization of watches. — Comparative statement of the receipts and expenditures of the french telegraphs from 1850 to 1875. — The electro-magnetic mallet. — Capillary attraction. — Electricity as an executioner. — Society of telegraph engineers. — Professor Bunsen's new apparatus and battery for spark spectra. — Correspondence.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 5. Berlin, März. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

15. Die Berner Post-Conferenz im Januar 1876.

Wie bekannt, ist im Artikel 17 des am 9. October 1874 zu Bern abgeschlossenen Allgemeinen Postvereins-Vertrages den überseeischen Ländern, welche dem Verein noch nicht angehören, der Eintritt in denselben unter gewissen Bedingungen vorbehalten.

Die wesentlichsten dieser Bedingungen sind folgende:

1) Die betreffenden Länder haben ihren Antrag an diejenige Verwaltung zu richten, welche mit der Geschäftsführung des internationalen Postbüreaus beauftragt ist, d. i. an das schweizerische Postdepartement in Bern.

2) Sie haben sich, vorbehaltlich späterer Verständigung über die Kosten der Seebeförderung außerhalb des Vereinsgebiets, den Bestimmungen des Vereinsvertrages anzuschließen.

3) Ihrem Beitritt zum Verein muß eine Verständigung zwischen denjenigen Verwaltungen vorangehen, welche mit ihnen in Postvertrags-Verhältnissen oder in directen postalischen Beziehungen stehen.

Die Postverwaltung von Britisch-Ostindien war die erste, welche, in voller Würdigung und Anerkennung der für die neuen Mitglieder des allgemeinen Postvereins sich ergebenden Vortheile, die Aufnahme in denselben beantragte. Sie richtete ihren Antrag im November v. J. in der vorgeschriebenen Weise an das schweizerische Postdepartement in Bern. Letzteres gab den Mitgliedern des all-

gemeinen Postvereins von dem gestellten Antrage sofort Nachricht und richtete an die mit der Ostindischen Postverwaltung in unmittelbaren postalischen Beziehungen stehenden Verwaltungen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Egypten, Frankreich, Großbritannien, Italien und den Vereinigten Staaten von Amerika die Aufforderung, zur Erzielung einer Verständigung mit der um Aufnahme nachsuchenden Postverwaltung Abgesandte zu einer auf den 17. Januar d. J. festgesetzten Conferenz nach Bern zu entsenden.

Während hiernach die Zusammenberufung der Conferenz zunächst nur den Zweck hatte, die Bedingungen für die Aufnahme eines *einzelnen* Landes in den allgemeinen Postverein zu vereinbaren, hegte die deutsche Postverwaltung den Wunsch, daß die Conferenz die Bedingungen für den Beitritt *aller* überseeischen Länder feststellen möge, damit jedes dieser Länder vollständig in der Lage sei, sich Rechenschaft über die erheblichen Vortheile zu geben, welche mit dem Beitritt zum allgemeinen Postverein verbunden sind. Die deutsche Postverwaltung ließ einen desfallsigen Entwurf aufstellen und denselben den betreffenden anderen Verwaltungen zugehen. In diesem Entwurfe waren die überseeischen Länder in 4 Gruppen eingetheilt. Für die 1. Gruppe (die zu Britisch Nord-Amerika gehörenden Länder) sollten beim etwaigen Beitritt zum Verein lediglich die Bestimmungen des allgemeinen Postvereins-Vertrages Platz greifen. Für die 2., 3. und 4. Gruppe waren Seetransit-Gebührensätze von 20 bz. 40 und 60 Franken für das Kilogramm Briefe und Postkarten und von 1 bz. 2 Franken für das Kilogramm Drucksachen rc. in Aussicht genommen. Den Seetransit-Gebührensätzen für Briefe würden die Seeportosätze von 25 bz. 50 und 75 Centimen entsprechen, so daß unter Hinzurechnung des Vereinsportos von 25 Centimen die *Gesammt-Portosätze* für die überseeische Correspondenz bz. 50, 75 Centimen, 1 Frank oder bz. 40, 60, 80 Pfennig für den einfachen frankirten Brief betragen würden.

Der Vorschlag Deutschlands bezweckte also, für die gesammte überseeische Correspondenz die große Anzahl verschiedenartiger Portosätze auf drei Portosätze 40, 60, 80 Pf., d. i. das *Zwei-, Drei-* und *Vierfache* der *Vereinstaxe*, zurückzuführen.

Ein viel weiter gehender Antrag auf Ausdehnung der allgemeinen Vereinstaxe auf alle überseeischen Länder wurde demnächst französischer Seits gestellt. Derselbe betraf in erster Linie die Aufnahme der sämmtlichen französischen Colonien in den allgemeinen Postverein unter gleichen Bedingungen, wie die Vereinigten Staaten von Amerika.

Frankreich erklärte sich aber gleichzeitig bereit, allen überseeischen Ländern den Beitritt unter gleichen Bedingungen, wie den Vereinigten Staaten von Amerika, zu gestatten, vorausgesetzt, daß die übrigen bei der Unterhaltung von überseeischen Seepostverbindungen betheiligten Postverwaltungen diesem Vorschlage zustimmten.

Die Seetransit-Vergütung für die Beförderung der Correspondenzen nach und aus den Vereinigten Staaten von Amerika ist im Berner Vertrage auf $6\frac{1}{2}$ Fr. für das Kilogramm Briefe und auf 50 Centimen für das Kilogramm Drucksachen rc. festgesetzt. Die Annahme des Anerbietens Frankreichs würde demnach zur Folge gehabt haben, daß Briefpackete nach China, Japan, Central- und Süd-Amerika und umgekehrt mit den sehr hoch subventionirten französischen Postdampfschiffen zu dem geringfügigen Satze von $6\frac{1}{2}$ Fr. für das Kilogramm Briefe Beförderung erhalten würden, während zur Zeit von Frankreich Seetransitsätze von 20—40 Franken für

das Kilogramm Briefe, also bis zum mehr als 6fachen Betrage, in Anspruch genommen werden. Allerdings würden nach dem französischen Vorschlage die Briefpackete Frankreichs, wie der übrigen Vereinsländer nach allen überseeischen Ländern und umgekehrt, mit britischen Postdampfschiffslinien — die immerhin eine erheblich größere Ausdehnung haben, als die französischen Linien — gleichfalls zu dem Seetransitsatze von $6\frac{1}{2}$ Fr. für das Kilogramm Briefe Beförderung erhalten müssen, während Großbritannien jetzt noch Seetransitsätze von 20 bis etwa 104 Franken für das Kilogramm Briefe bezieht.

Die deutsche Postverwaltung würde ihrerseits kein Bedenken getragen haben, dem Vorschlage Frankreichs zuzustimmen, welcher ohne Zweifel in kürzester Frist zur Anwendung der Vereinstaxe auf die Briefe nach und aus allen überseeischen Ländern geführt haben würde. Dieselbe erachtete indeß den Zeitpunkt für einen so weit gehenden Vorschlag bei den bestehenden Verhältnissen noch nicht für gekommen und hielt es für unmöglich, zu dem Vorschlage die Zustimmung der sämmtlichen Vereinsmitglieder — namentlich aber diejenige Großbritanniens — zu erlangen. Als erreichbar mochte erscheinen, für die Seepostrouten auf allen Meeren einen mäßig bemessenen, einheitlichen Seevergütungssatz, gleichwie es für die Landtransitrouten bereits geschehen ist, herzustellen und somit die Aufnahme aller Länder der Erde in den allgemeinen Postverein unter gleichförmigen Bedingungen zu ermöglichen.

Mit Rücksicht hierauf und um einen Uebergang zu einer einheitlichen Weltposttaxe zu schaffen, brachte die deutsche Postverwaltung einen zweiten Antrag ein wegen Regelung des Eintritts aller überseeischen Länder in den allgemeinen Postverein. In diesem stellte sie als einheitliche Seetransit-Gebührensätze den Satz von 25 Franken für das Kilogramm Briefe und Postkarten und den Satz von 1 Frank für das Kilogramm Drucksachen 2c. auf. Bei Annahme dieses Vorschlages hätten sich für den *einfachen* frankirten Brief folgende Taxen ergeben:

a) für das jetzige Vereinsgebiet.......................... 20 Pf.,
b) für alle dem Verein noch nicht angehörigen Länder.......... 40 »

Die Conferenz trat, wie bestimmt, am 17. Januar d. J. zusammen. Es waren vertreten: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Großbritannien, Italien, Belgien, Niederland, Norwegen, Schweden, Spanien, Egypten und Britisch-Indien.

Unmittelbar vor Eröffnung der Conferenz, bz. während der Conferenzsitzungen gingen noch folgende Anträge ein:

1) seitens Niederlands um Aufnahme der niederländischen Colonien in den Verein;
2) seitens Spaniens um Aufnahme der spanischen Colonien in den Verein;
3) seitens Brasiliens um Aufnahme des brasilianischen Kaiserreichs in den Verein.

Sämmtliche Anträge wurden zunächst einer Commission, bestehend aus den Abgesandten von Deutschland, Oesterreich, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien und Niederland, zur Vorberathung überwiesen und alsdann in den Plenarsitzungen berathen.

Eine generelle Regelung der Bedingungen für den Eintritt aller überseeischen Länder in den allgemeinen Postverein ist noch nicht zu erreichen gewesen. Der

Antrag Frankreichs, als einheitlichen Seetransit-Gebührensatz den Satz von $6\frac{1}{2}$ Franken für das Kilogramm Briefe anzunehmen, fand nicht die Zustimmung der versammelten Abgesandten. Dieselben waren vielmehr sämmtlich, mit Ausnahme der französischen Vertreter, der Ansicht, daß zunächst ein Uebergang geschaffen werden müsse. Der von Deutschland vorgeschlagene Einheitssatz von 25 Franken für das Kilogramm Briefe wurde als den Verhältnissen entsprechend anerkannt. Frankreich stimmte diesem Satze im Laufe der Berathungen zu.

England erklärte den Einheitssatz von 25 Franken für das Kilogramm Briefe zur Zeit nicht annehmen und überhaupt einen Entschluß in der Angelegenheit noch nicht fassen zu können, da es sich zuvor mit seinen Colonien verständigen müsse. Es sehe indeß den Vorschlag Deutschlands, betreffend die Eintheilung der überseeischen Länder in 4 Gruppen, als eine geeignete Grundlage für die Regelung der Angelegenheit an.

Den britischen Besitzungen in Indien, sowie den französischen Colonien gestand auch England den Vergütungssatz von 25 Franken für das Kilogramm Briefe zu, nicht dagegen den niederländischen und den spanischen Colonien. In Betreff dieser Colonien weigerte sich England, eine Ermäßigung der Seetransitgebühren für die Beförderung von Correspondenzen nach diesen Besitzungen für jetzt eintreten zu lassen. Als Grund führte England an, daß es den gedachten Colonien nicht weitergehende Zugeständnisse machen könne wie den eigenen, vor Allem aber, daß der Ertheilung derartiger Zugeständnisse eine Verständigung mit den eigenen Colonien voraufgehen müsse.

Ebenso nahm England Anstand, für Brasilien eine Ermäßigung der Seetransitgebühr einzuräumen, weil es sich zuvor mit der brasilianischen Postverwaltung in Verbindung setzen müsse.

In der Commission wurde darauf dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Conferenz am 1. Juni d. J. von Neuem zusammentreten möge, um diese Anträge zu berathen; als geeigneter Versammlungsort wurde von ihr London bezeichnet. Als hierauf England die Erklärung abgegeben hatte, daß eine neue Conferenz frühestens im Frühjahr des nächsten Jahres stattfinden könne, weil ein Schriftwechsel mit weitentfernten Colonien, bei denen in dieser Angelegenheit auch die Zustimmung der gesetzgebenden Versammlungen in Betracht komme, nothwendig sei, wurde von der Commission der Wunsch ausgesprochen, England möge den Zeitpunkt für eine günstigere Entschließung bezüglich der Anträge Niederlands, Spaniens und Brasiliens soviel als irgend möglich beschleunigen, da es sich hierbei um einzelne Anträge, und nicht um generelle Regelung der Bedingungen des Beitritts für alle überseeischen Länder handle.

Die Berathungen der Berner Conferenz haben am 27. Januar zur Unterzeichnung eines Uebereinkommens geführt, wodurch — die Ratification vorausgesetzt — die gesammten zu Britisch-Indien gehörenden Gebiete, sowie die sämmtlichen Colonien Frankreichs in den allgemeinen Postverein zum 1. Juli d. J. aufgenommen werden.

Die einheitliche Vereinstaxe für diese überseeischen Länder wird danach vom 1. Juli d. J. ab betragen:

40 Pfennig für frankirte Briefe,
20 Pfennig für Postkarten,
10 Pfennig für Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere.

Für das Vereinsgebiet ergiebt sich ein Zuwachs von mehr als 240 Millionen Einwohner.

Voraussichtlich wird das in Bern am 27. Januar abgeschlossene Uebereinkommen die Grundlage für den Beitritt der übrigen überseeischen Länder zum allgemeinen Postverein bilden.

---

16. Die Eisenbahnen, die Post- und die Telegraphenstationen auf dem Rigi.

Von Herrn Ober-Postcommissarius Guido Fritsch in Breslau.

Von den unzähligen Reisenden aller Nationen, welche alljährlich die Schweiz durchziehen, verabsäumt wohl keiner, dem Rigi einen Besuch abzustatten, dessen höchste Spitzen so bequem durch die Eisenbahn zu erreichen sind. — Auf den Rigi führen bekanntlich zwei Schienenwege, von denen der eine: die Arth-Rigi-Eisenbahn, erst in neuerer Zeit eröffnet worden ist. Mit wahrer Windeseile fliegt man in wenigen Stunden mit Hülfe des Dampfes aus den entlegensten Städten hinauf. Wer z. B. von München, Stuttgart und Augsburg um 7 Uhr früh abreist, trifft Abends um 9 Uhr mit dem letzten Zuge auf Rigi-Culm ein. Bei der Abreise von Berlin um 2 Uhr Nachm. wird am andern Tage um dieselbe Zeit die »Königin der Berge« erreicht.

Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postverwaltung reichen sich in der Schweiz im *eigenen* Interesse die Hand zum innigsten Bunde, was den Touristen entschieden große Vortheile und Bequemlichkeiten bietet. In Zürich kann man das Dampfschiffbillet über den Zuger See zugleich mit dem Eisenbahnbillet lösen und hat sich *bis* an den Fuß des Rigi um sein Gepäck weiter nicht zu bekümmern. Wer andererseits z. B. von Luzern über den Vierwaldstädter See nach Alpnach fährt und von da mit der Post über den Brünigpaß nach Brienz reist, empfängt vom Capitain des Dampfbootes mit dem Fahrschein auch das Postbillet.

Die Arthbahn wird von der schweizerischen Postverwaltung nicht zu Postzwecken benutzt und dient ausschließlich dem Personenverkehr. Nur ganz leichtes Reisegepäck darf der Reisende bei sich führen, schwere Reisetaschen, Ränzel rc. müssen *als* Passagiergut aufgeliefert werden und zahlen eine ziemlich hohe Fracht.

Obgleich die Steigung der Eisenbahn vom Anfangspunkte Arth aus schon 2,36 über den Artherboden (Thalbahn) beträgt, so geht es doch noch auf einem gewöhnlichen Schienenwege hinauf. Erst bei Oberarth dicht vor der Brücke über den Rigi-Aabach beginnt das Zahnstangensystem bei 8 Prozent Steigung. Es liegt nämlich von da ab zwischen den beiden Seitenschienen eine Mittelschiene, in deren Einschnitte die Zähne eines an der Lokomotive mitten angebrachten Zahnrades eingreifen. Nur wenn in diese Mittelschiene ein fester Gegenstand derartig eingerammt würde, daß das Zahnrad der Lokomotive nicht mehr eingreifen könnte, entstände für den Zug Gefahr, indem er auf der abschüssigen Ebene zurückrollen müßte. Um absichtlichen oder zufälligen Beschädigungen der Mittelschiene zu begegnen, geht jedem Eisenbahnzuge der Bahnwärter, soweit sein Revier reicht, voran und untersucht den Zustand derselben. Bekanntlich geschieht die Fahrt so langsam, daß auf der Ebene

ein rüstiger Fußgänger mit der Lokomotive Schritt halten könnte. Durch den 125′ langen Mühlefluh-Tunnel wird die Station Goldau mit dem Trümmerfelde des Bergsturzes vom 2. September 1806 erreicht. Hier mündet die Landstraße von Steinerberg und Einsiedeln ein und es werden die oft in großer Menge ankommenden Postreisenden aus Schwyz, Brunnen und Einsiedeln aufgenommen. — Bald hinter Goldau nimmt die Steigung einen bedenklichen Charakter an; zuerst mit 14 Prozent und dann mit 17 Prozent wird die erste Wasserstation Kräbel (2300′ über dem Meere) erklommen. Auf schwindelnder Höhe erhebt sich dahinter die Kräbelwand, ein viele hundert Fuß steil abfallender Felsen, welchem oben durch Sprengungen so viel Fläche abgewonnen werden mußte, daß gerade Platz für ein Eisenbahngeleise war. Dieser Schienenweg ist ein Meisterwerk der Eisenbahntechnik, welches unübertroffen dasteht.

Sobald die Kräbelwand passirt ist, an deren rechter Seite sich ein gähnender Abgrund eröffnet, und sich das Herzklopfen des größten Theils der Passagiere bei dem Blicke in die fürchterliche Tiefe bei der nunmehr hervortretenden köstlichen Aussicht auf das malerische Lowerzer Thal mit seinem grünschimmernden See beruhigt hat, pflegt die Gesellschaft gewöhnlich einzusehen, daß die Fahrt ohne alle Gefahr ist und tritt in laute Unterhaltung ein.

Je höher der Schienenweg führt, desto überraschender wird ab und zu die Aussicht; um so größere technische Schwierigkeiten haben aber auch bei dem Eisenbahnbau überwunden werden müssen. Tunnels und Brücken über Schluchten und Abhänge wechseln mit einander ab. Da die Waggons offen sind und die Maschine dieselben schiebt, genießt man nicht allein vor sich die freieste Aussicht, sondern hat auch die wunderbarste Rundschau. Bald werden plötzlich Alpen und Seen sichtbar, indem sich das Thal zu beiden Seiten öffnet, bald tauchen hochstrebende Felsen mit schäumenden Katarakten auf, bald schimmern in weiter Ferne silberfadige Flüsse und blendendweiße Gletscherspitzen. Mit dem zunehmenden Gefühle der Sicherheit auf dem steil hinaufführenden Schienenwege, auf dessen abschüssiger Bahn Maschine und Waggon durch die Luftbremse sofort zum Stehen gebracht werden können, wächst auch die innere Befriedigung über die Schönheit der sich immer herrlicher aufschließenden Alpenwelt.

Bei jedem Eisenbahnzuge wird nur ein Wagen und zwar ein Salonwagen zu 40—50 Personen gestellt, welcher auch für gewöhnlich ausreicht, da täglich auf der Arthbahn 8 Züge hin und zurück kursiren, darunter einer im Juni und Juli um 3 Uhr 27 M. früh von Rigi-Klösterli nach Rigi-Culm zum Sonnenaufgange. Zwei von diesen acht Zügen gehen nur dann ab, wenn eine entsprechende Anzahl Personen vorhanden ist. Verschiedene Klassen bei dieser Eisenbahnfahrt giebt es nicht, das Fahrgeld beträgt durchgehends für die Tour 9 Francs.

Auf der Station Rigi-Klösterli-Maria zum Schnee, 4000′ über der Meeresfläche, findet ein Aufenthalt von 5 Minuten statt, ebenso auf der Station Rigi-Staffel, 5200′ dicht unter dem Gipfel des Rigi. Von Staffel aus braust die Lokomotive in 7 Minuten bei 20 Prozent Steigung nach Rigi-Culm hinauf. Die ganze Fahrt dauert anderthalb Stunden.

Auf dem Rigiberge bestehen zwei Postbüreaus, nämlich auf Rigi-Staffel, dem Knotenpunkt der Eisenbahnen von Arth und von Vitznau und auf Rigi-Kaltbad, von wo sich die Linie Rigi-Scheideck abzweigt. Außerdem sind auf Rigi-First, der einzigen Zwischenstation der Scheideckbahn, auf Rigi-Culm und Rigi-

Scheideck nur Postablagen vorhanden, welche unseren Postagenturen zu vergleichen sind. Sämmtliche Postanstalten stehen in telegraphischer Verbindung mit Vitzenau, von wo aus die elektrische Leitung am Vierwaldstädter See entlang bis nach Luzern führt. Telegraphische Depeschen werden von allen Rigistationen, größtentheils nach Luzern, weitergegeben. Eine Depesche von 20 Worten nach Deutschland kostet 3½ Francs. In der Hochsaison gelangen auf dem Rigi täglich 40—50 Depeschen zur Auflieferung.

Da auf Rigi-Culm der Fremdenverkehr sehr bedeutend ist und sich in Rigi-Staffel, Rigi-Kaltbad, Rigi-First und Rigi-Scheideck, den nicht so hoch gelegenen und vor Stürmen mehr geschützten Rigi-Plateaus, großartige Pensionen befinden, wo sich auch viele Brustkranke neben Gesunden aufhalten, welche gleichmäßig die leicht athembare Bergluft als natürliches Heilmittel und gleichzeitig zur Stärkung benutzen, ist auf sämmtlichen Postbüreaus auch der Postverkehr ein überaus lebhafter. Es werden täglich zusammen 4—500 Briefe und Postkarten aufgeliefert und namentlich ist die Zahl der für die Fremden und Pensionaire ankommenden Zeitungen sehr bedeutend.

Für die Postablage auf Rigi-Culm, die höchste aller europäischen Postanstalten, ist ein besonderes Postgebäude von allerdings bescheidenem Umfange in der Nähe des Hotels Rigi-Culm erbaut worden, in welchem zugleich die Telegraphenstation untergebracht ist.

Die Postablage wird gewöhnlich von einer Dame verwaltet, welche ein monatliches Gehalt von 120 Francs (32 Thlr.) erhält. Die Postanstalten auf dem Rigi werden jedes Jahr am 1. Juni eröffnet und Mitte October geschlossen. Die Büreaustunden dauern von 7 Uhr früh bis 12 Uhr Mittags und 2—8 Uhr Abends, also 11 Stunden täglicher Dienst. Da aber am Postgebäude ein Briefkasten angebracht ist, so können frankirte Briefe 2c. zu jeder Zeit aufgeliefert werden und erhalten baldige Beförderung, zumal der Kasten fast alle Stunden am Tage und früh Morgens zeitig geleert wird. Auch hier wie bei uns in Deutschland wird Klage geführt, daß sich im Briefkasten täglich eine Anzahl Postkarten befinden, welche, weil von fremden Postverwaltungen ausgegeben, oder ohne Adresse, nicht zur Beförderung geeignet sind.

Da die auf Rigi-Culm eingehenden Briefe nur für die Fremden in den Hotels und für die Besitzer derselben und deren Dienstpersonal 2c. bestimmt sind, so findet eine Bestellung von Postsachen überhaupt nicht statt; dieselben werden vielmehr von den Hotelbediensteten täglich 2 Mal abgeholt und den Reisenden, nachdem sie sich bei eingeschriebenen und mit Geld versehenen Briefen durch Paßkarte oder auf andere Weise legitimirt haben, auf Gefahr des Hotelbesitzers, welcher für die Aushändigung der Postsachen an die richtige Adresse der schweizerischen Postverwaltung gegenüber verantwortlich bleibt, eingehändigt. Postlagernde Briefe müssen auf dem Postbüreau abgefordert werden.

Bei sämmtlichen Postbüreaus und Postablagen auf dem Rigi werden eingeschriebene Briefe, Postanweisungen, Geldbriefe und Werthpackete 2c. angenommen. Nur zwei Speditionen sind täglich für die Post bestimmt: die erste um 9 Uhr früh, die zweite um 3 Uhr Nachm., zu welcher Zeit die entsprechenden Eisenbahnzüge nach Vitzenau benutzt werden. Ebenso findet von Vitzenau aus eine zweimalige Benutzung von Eisenbahnzügen statt, welche von Postconducteuren begleitet werden. Die Anzahl der Briefe, Postkarten und Streifbänder mit Zeitungen beläuft sich bei jeder

Spedition nach den Postanstalten des Rigi auf circa 3—400 Stück. Jene kartiren die sämmtliche bei ihnen aufgelieferte Correspondenz ꝛc. auf Vitznau, welche Postanstalt dieselbe mit ihrem Stempel, der Datum- und Stundenzahlen enthält, versieht, da die Postbüreaus des Rigi nur den Stempel: Rigi-Culm, Rigi-Kaltbad u. a. ohne Datum besitzen. Der Telegraphenstempel lautet ebenfalls nur Rigi-Culm: Telegr. und hat das Berner Kreuz in der Mitte. Das Postbüreau in Vitznau sendet täglich viermal seine Sendungen aufs Schiffsbüreau (Dampfboot Luzern) ab und hat außerdem noch zwei Speditionen nach Luzern, empfängt auch ebenso oft Postgegenstände.

Die Postcolleginnen auf dem Rigi sind von der schweizer Postverwaltung angestellt und werden im Winter bei Postbüreaus im ebenen Lande beschäftigt. Es gehört schon eine gute Constitution dazu, auf dem Rigi die Unbilden des Wetters, namentlich Anfangs Juni und October, zu ertragen, wo bei empfindlicher Kälte furchtbare Stürme hausen und der Berg oft tagelang in einer Nebelkappe steckt. Schreiber dieser Zeilen hat in den ersten Tagen des Juli, also zur günstigsten Jahreszeit, einen Sturm auf dem Rigi erlebt, welcher so heftig war, daß Personen im Freien nicht verweilen konnten, ohne sich der Gefahr auszusetzen, umgeworfen zu werden.

---

17. Die Telegraphie in den Vereinigten Staaten.

Herr William Orton, Vorsitzender der Verwaltung der Western Union Telegraph Company, der größten Privat-Telegraphenunternehmung in den Vereinigten Staaten, veröffentlicht über die Thätigkeit seiner Gesellschaft während des mit dem 30. Juni 1875 abgelaufenen Geschäftsjahres einen ausführlichen Bericht, den wir im Nachstehenden dem wesentlichen Inhalte nach wiedergeben.

Die Einnahmen der Gesellschaft während des Geschäftsjahres 1874/75 betrugen 9,564,570 Dollars*), die Ausgaben 6,335,414 Dollars; der Ueberschuß belief sich auf 3,229,159 Dollars. Gegen das Vorjahr hatten sich die Einnahmen um 301,920 Dollars vermehrt, die Ausgaben um 420,319 Dollars vermindert.

Am Jahresschlusse waren im Betriebe 72,833 Meilen**) Linie, 179,294 Meilen Leitung und 6,565 Telegraphenämter. Die Zahl der im Laufe des Jahres beförderten Telegramme belief sich auf 17,153,710; 824,454 Stück mehr als im Vorjahr. Die Zahl der zur Aufgabe gelangten telegraphischen Geldanweisungen betrug 34,853; es wurden Zahlungen durch dieselben vermittelt im Gesammtbetrage von 1,963,247 Dollars.

Von den Neuanlagen des verflossenen Jahres ist vor Allem die Auslegung eines neuen Kabels zwischen Key West an der Südspitze von Florida und Punta Rassa in der Havanna zu erwähnen***).

Das alte Kabel, welches während des Frühjahres 1875 verschiedentlich gestört gewesen war, versagte im Monat Juni gänzlich, so daß die Depeschenbeförderung

---

*) 1 Dollar = 100 Cents = 4,13 Mark.
**) Es sind englische Meilen gemeint = 1,61 Kilometer.
***) Vergl. auch Post- u. Telegraphenarchiv Nr. 1 von 1876 S. 30.

mittelst Dampfer erfolgen mußte. Dieser Zustand dauerte bis zum October, wo das Kabelschiff der International Ocean Telegraph Company »Prof. Morse« die Auslegung des neuen Kabels glücklich beendete und dadurch die telegraphische Verbindung mit der Insel Cuba auf dem Wege über Florida wiederherstellte.

Das neue Kabel soll ausgezeichnet arbeiten; sein Isolationswiderstand wird auf 360 Megohm pro Meile oder ungefähr 580 Megohm*) pro Kilometer angegeben.

In dem 1869er Kabel zwischen Key West und Havanna ist ebenfalls ein Fehler entdeckt worden, und obgleich bei dem gegenwärtigen Umfang des Verkehrs auf jener Linie die Benutzung dieses Kabels entbehrt werden kann, da das neue, bessere Kabel vom Jahre 1873 zur Bewältigung der Correspondenz mehr als ausreicht, so hat doch »Prof. Morse« Befehl erhalten, mit der Aufsuchung und Beseitigung des Fehlers vorzugehen. Demnächst soll das alte Kabel zwischen Key West und Punta Rassa wiederhergestellt werden, so daß dann die Gesellschaft über zwei vollständige Kabellinien zwischen Florida und Havanna verfügen wird.

Obgleich der telegraphische Verkehr mit Cuba unter dem Druck der politischen Verhältnisse leidet, so hat doch die Erweiterung des Kabelsystems der West India and Panama Company bis zum Anschluß an die brasilianischen Küstenkabel durch das neue Kabel zwischen Trinidad und Demerara und die neuerdings erfolgte Auslegung von Kabeln längs der chilenischen und peruanischen Küste eine beträchtliche Verkehrssteigerung auf jener Linie im Gefolge gehabt.

Das Vermögen und der Betriebsumfang der Western Union Telegraph Company hat während der 9 Jahre seit Herstellung des Anschlusses an die übrigen Hauptlinien in erheblichem Maße zugenommen.

Seit 1867 bis 1875 ist die Länge der Linien von 46,270 auf 72,833 Meilen, *die Länge* der Leitungen von 85,290 auf 179,294 Meilen gestiegen, was für die Linien einen Zuwachs von 57 Prozent und für die Leitungen von 110 Prozent ausmacht. Die Anzahl der Telegraphenämter stieg von 2565 auf 6565, also um 156 Prozent. Während des gleichen Zeitraumes wuchs die Jahressumme der beförderten Telegramme um 192 Prozent, ermäßigten sich die Gebührensätze im Durchschnitt um 51 Prozent und erhöhten sich die Einnahmen um 46 Prozent. Der Durchschnittsbetrag der Selbstkosten pro Telegramm sank in derselben Zeit von 67 auf 37 Cents, oder um etwa 45 Prozent. Die Steigerung von 192 Prozent in der Jahressumme der beförderten Telegramme gegenüber der Erweiterung des Leitungsnetzes um nur 110 Prozent erklärt sich aus dem Umstande, daß die Zahl der pro Meile Leitung beförderten Telegramme um 41 Prozent gewachsen ist.

Diese bedeutende Steigerung des Nutzeffectes der Leitungen ist zum Theil der Verbesserung ihrer Leitungsfähigkeit und Isolation, zum Theil auch der Einführung der sogenannten Duplex- und Quadruplex-Telegraphie zuzuschreiben, welche die Leistungsfähigkeit einer Leitung auf das Doppelte bis Vierfache zu steigern geeignet ist. Durch die Anwendung dieses Systems haben der Gesellschaft mehr als 30,000 Meilen sozusagen imaginärer Leitung (Mr. Orton hat dafür den glücklichen, aber unübersetzbaren Ausdruck »phantom wire«) zu Gebote gestanden, deren Anlage und Unterhaltung keinen Pfennig gekostet hat, da man von den unbedeutenden Mehrkosten der neuen Apparate füglich absehen kann.

---

*) 1 Megohm = 1,000,000 Ohm = 1,048,600 Siemens-Einheiten.



Die Gebührensätze der Western Union Telegraph Company haben im vergangenen Jahre keine bleibende Veränderung erfahren. Zwar folgte die Gesellschaft dem Beispiele der Atlantic and Pacific Telegraph Company, welche im Februar 1875 auf ihren Linien zwischen Boston, Albany und Washington einen Einheitstarif nach dem Satze von 25 Cents einführte, und ließ für eine gewisse Zone ebenfalls eine entsprechende Ermäßigung eintreten; allein schon nach sechs Monaten wurden auf Grund eines gemeinsamen Abkommens die niedrigen Sätze außer Kraft gesetzt*) und der status quo wiederhergestellt.

Wenn nach Verlauf von 9 Jahren, während deren die Anzahl der Telegramme um 192 Prozent zugenommen hat und der Durchschnittspreis der Selbstkosten pro Telegramm um 45 Prozent gesunken ist, diese Selbstkosten bei einer Gesammtzahl von 17 Millionen Telegrammen pro Stück noch 37 Cents betragen, so kann dies als ein schlagender Beweis dafür gelten, daß Gesellschaften, welche nicht über so bedeutende Mittel verfügen, wie die Western Union Telegraph Company, bei der Beförderung von Telegrammen Stück für Stück zu 25 Cents keinen Gewinn mehr erzielen können. Es beweist dies sogar noch mehr, wenn man in Betracht zieht, daß die Ausgaben der Western Union Telegraph Company an Gehältern für Beamte, Boten 2c. pro Telegramm durchschnittlich 21 Cents und diejenigen für die Unterhaltung der Linien durchschnittlich 5 Cents betragen haben; nämlich, daß selbst die Western Union Telegraph Company bei einem Einheitssatz von 25 Cents nicht auf ihre Kosten kommt, sogar nicht einmal innerhalb der beschränkten Zone von 25 Meilen, für welche die in Rede stehende Taxe Geltung hatte**).

Vor dem Jahre 1869 war wenig geschehen, um Ordnung und Gleichmäßigkeit in die Gebührenerhebung zu bringen. Im October des genannten Jahres fing man damit an, die Gebühren nach Maßgabe der directen Entfernung (Luftlinie) zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort zu erheben; jedoch waren die Taxen für gleiche Entfernungen in verschiedenen Bezirken nicht dieselben. Im Mai 1871 wurden alle über 5 Dollars hinausgehenden Gebührenbeträge nachgelassen, derart, daß diese Summe als Maximalsatz für die weitesten Entfernungen galt. Obschon manche der früheren Sätze bis zu 10 Dollars pro Telegramm betragen hatten und der Durchschnittssatz zwischen den Küsten des Atlantischen und Stillen Oceans mehr als 6 Dollars ausmachte, so erwuchs der Gesellschaft aus dieser Ermäßigung dennoch keine Mindereinnahme. Im Gegentheil brachte die Verkehrssteigerung den Verlust aus der Herabsetzung der Gebühren reichlich wieder ein. Allerdings kann nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, ob die vermehrte Aufgabe von Telegrammen lediglich eine Folge der Gebührenermäßigung oder aber des allgemeinen Verkehrsaufschwunges war.

Spätere Ermittelungen ergaben, daß mehr als 90 Prozent der Einnahmen

*) Derartige Abkommen pflegen in der Regel das Endergebniß der von vielen Seiten als heilbringend angepriesenen freien Concurrenz im Betriebe der großen Privatinstitute des Verkehrswesens zu sein. Die Red.

**) Auch dieser Satz ist eine treffende Illustration dafür, in wie beschränktem Maße auf dem Gebiete des Verkehrswesens ein freier Gewerbebetrieb durch Private möglich ist. Die großen Unternehmungen saugen die kleinen auf und vereinigen schließlich eine solche Summe von Kapital, Grundbesitz, Einfluß und Machtbefugnissen in ihren Händen, daß sie die Industrie geradezu beherrschen und statt des Gesetzes von Angebot und Nachfrage nach freiem Ermessen über den Markt schalten und walten. Die Red.



der Western Union Telegraph Company sich aus Gebühren zusammensetzen, welche den Betrag von 2,50 Dollars pro Telegramm nicht übersteigen; hieraus nahm die Gesellschaft Veranlassung, im Februar 1873 die Maximalgebühr für die Beförderung eines Telegramms von 5 auf 2,50 Dollars herabzusetzen. Am 1. Juli 1873 fand eine weitere Gebührenermäßigung statt; zugleich wurde die Gebührenerhebung durch Einführung gleicher Einheitssätze für alle Bezirke und durch Verminderung der Abstufungen auf die 10 nachstehenden Sätze vereinfacht: 0,25, 0,30, 0,40, 0,50, 0,75, 1,00, 1,25, 1,50, 2,00, 2,50 Dollars.

Die Zahl der Atlantischen Kabel ist im Jahre 1875 durch die United States Direct Cable Company um eins vermehrt worden. Im Mai setzte die Anglo-American Telegraph Company, welche über 3 Kabel zwischen Valencia (Irland) und Sidney (Neuschottland) und über eins zwischen Falmouth (England) und der Insel St. Pierre via Brest (Frankreich) verfügt, die Kabeltaxe pro Wort von 4 Schilling auf 2 Schilling herab. Als dann das sogenannte directe Kabel dem Verkehr übergeben wurde, gingen beide Gesellschaften auf 1 Schilling pro Wort herunter.

Während der vier Monate, in denen die 2 Schilling-Taxe bestand, stieg die Anzahl der Kabeltelegramme um 35 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des vorhergegangenen Jahres. Die Schilling-Taxe war von kurzer Dauer; einige Wochen nach der Inbetriebnahme versagte das directe Kabel, und die Anglo-American Telegraph Company benutzte diese Gelegenheit, um die ursprüngliche 4 Schilling-Taxe wiedereinzuführen.

Apparatverbesserungen. — Seit Jahren weiß man, daß die Uebermittelung der telegraphischen Zeichen mittels Maschinenarbeit (automatisch) rascher von *Statten geht*, als mit der Hand. Wenn trotzdem die Versuche, die Handarbeit bei der Beförderung der Telegramme durch Maschinenarbeit zu ersetzen, bisher wenig Erfolg gehabt haben, so ist der Grund dafür in dem umständlichen Verfahren zu suchen, welches die automatischen Apparate in Bezug auf die Vorbereitung und Aufnahme der Correspondenz nöthig machen, und welches den durch schnelle Uebermittelung erreichten Gewinn an Zeit wieder aufhebt. Ein Telegramm kann in keiner andern Weise so rasch befördert werden, als mittels Handarbeit (wenn man von dem Typendruck-Telegraphen absieht, der aus naheliegenden Gründen nicht überall verwendbar ist). Der Correspondent hat nur Interesse daran, daß sein Telegramm möglichst bald befördert wird; er wird sich in den seltensten Fällen geneigt zeigen, sein Telegramm einer kleinen Verzögerung auszusetzen, blos damit die Telegraphenverwaltung Zeit gewinnt, durch ein höchst sinnreiches Verfahren den eigentlichen Uebermittelungsakt auf eine möglichst kurze Zeit zusammenzudrängen.

Das Abtelegraphiren einer Depesche mittels Handarbeit an diesem Ende und die Aufnahme derselben an jenem Ende einer Morseleitung sind zwei gleichzeitig vor sich gehende Thätigkeiten, welche nicht soviel Zeit erfordern, wie das Vorbereiten desselben Telegramms zur automatischen Beförderung und das Zurückübersetzen desselben in gewöhnliche Schrift. Die Behauptung der Anhänger des automatischen Systems, daß die Uebermittelung der Telegramme in ihrer Weise beinahe gar keine Zeit beanspruche, beweist demnach für die Schnelligkeit der Beförderung gar nichts, denn die Zeit, während welcher ein jedes Telegramm in ihren Händen bleiben muß, ist doppelt so lang, als beim gewöhnlichen System. Die Western Union Telegraph

Company hat aus diesen Gründen von der Einführung der automatischen Telegraphie Abstand genommen.

Die weiter oben bereits erwähnten Duplex- und Quadruplex-Apparate haben den Erwartungen, welche man von ihnen gehegt hat, vollständig entsprochen.

---

18. Aus der Chronik des Postamts Münster i. W.

Von Herrn Postsecretair Peveling in Münster.

Wenngleich der Freiherr Leonhard von Taxis, dessen Vorfahren seit dem Jahre 1516 Kaiserliche Postmeister in den Niederlanden gewesen waren, im Jahre 1595 vom Kaiser Rudolph II. zum General-Erbpostmeister des ganzen Reichs ernannt und mit dem Postregal belehnt wurde, so führten doch schon im Anfange des folgenden Jahrhunderts einzelne deutsche Fürsten, darunter der Bischof von Münster, eigene Landesposten ein.*)

In welcher Weise früher die Briefe befördert wurden, geht aus dem ältesten, das Postwesen betreffenden Aktenstück des Staatsarchivs in Münster i. W. hervor.

Es befindet sich darin nämlich ein Schreiben der bischöflichen Regierung vom 8. August 1579 an den Dr. Christoph Reifstett in Speier mit dem Auftrage, zwei mitfolgende Briefe an Se. Heiligkeit den Papst und an Se. Majestät den Kaiser auf die Post gen Rheinhausen zu befördern, und ein Schreiben an den Postmeister Seraphin von Taxis zu Rheinhausen mit der Bitte, die bezeichneten Briefe ihren Bestimmungsorten zuzuführen.

Seraphin von Taxis antwortet unterm 20. August 1579, daß das Schreiben der bischöflichen Regierung am 20. August 1579 eingegangen sei, und daß die betreffenden Briefe bestens befördert werden sollten. An den Postmeister in Rom habe er dieserhalb besonders geschrieben.

Der Dr. Christoph Reifstett antwortet unterm 22. August 1579 der bischöflichen Regierung zu Münster, daß er das Schreiben derselben am 19. August erhalten, daß er die beigefügten Briefe am folgenden Tage nach Rheinhausen an Seraphin von Taxis weitergesandt habe und daß er die zu erwartenden Antworten durch eigene Boten nach Münster befördern werde.

Diese Schreiben trafen in Münster laut Präsentationsvermerk am 1. September 1579 ein.

Hieraus dürfte zu schließen sein, daß schon damals die Vorfahren der Fürsten von Thurn und Taxis einzelne Postkurse eingerichtet und in größeren Städten Agenten bestellt hatten, daß aber im Uebrigen auch auf weite Entfernungen die Briefe durch besondere Boten befördert werden mußten und daß diese Beförderung zwischen Münster und Speier 10—11 Tage in Anspruch nahm**).

Der Fürstbischof errichtete zuerst eine Botenpost zwischen Münster und Cöln und erließ dieserhalb am 23. April 1627 eine Postordnung, welche wörtlich lautete:

---

*) Klüber, das Postwesen in Deutschland (Erlangen 1811), Seite 16, 18 und 26.

**) Staatsarchiv zu Münster. Münstersches Landesarchiv Abth. 1 Nr. 3.



1. Die botten sollen deß Donnerstags zu abendt allhie zu Münster ohnfehlbar außreisen, folgenden Sontags für sieben Uhr und ehe die pforten geschloßen werden, Vormittags zu Cöln anlangen, Jre aufgegebene schreiben im Köln. Postambt und sonste gehörigen ortten mit fleiß einlieffern und bestellen.

2. Fürtes den negstfolgenden Montag oder wofern die Churfl. schreiben für Dienstags nicht ankommen würden, alßdann zum lengsten selbigen Dienstag des morgens für sieben bei Sommers und für achte Uhre bei winter Zeitten auß Coeln sich auf die Rückreise widder begeben, Mittwochen zu abendt oder zum lengsten Donnerstags mit pforten aufschließen alhie zu Münster ankohmen und Jre schreiben also Vort einlieffern, damit selbige bei negst auslauffender post widder beantworttet werden mogen.

3. Damit sie auch von den streiffenden Partheien zwischen wegs desto freier sein und unangefochten verbleiben mogen, so soll Jnnen ernstlich verbotten sein, sich mit Keinem gelde Krahm und Kaufmans wahre oder andere Sachen außerhalb den aufgebenen schreiben beladen zu laßen.

4. Wofern sie Ja über Zuversicht entweder zu Cöln oder Zwischenwegs aufgehalten oder die rechte obbestimbte Zeit zu halten nottregklich behindert werden, solle man Jren schlechten worthen dießfalß Keinen glauben beimeßen, sondern gf.te botten schuldig sein, solches der gebühr zu bescheinen.

5. Da mehrgf.te botten in einem oder andern obgf.n punkten saumhafft oder ungehorsamb befunden würden, sollen sie neben gebürlicher bestraffung alß Vort Jrer Diensterlaßung ohnfehlbar gewertig sein, Wonach sie sich zu richten.

sigl. Münster am 23. Aprilis 1627*).

Demnächst wurde am 26. Januar 1679 ein wöchentlich kursirender Postwagen zwischen Münster und Paderborn eingerichtet und wurden durch ein Reglement, welches jedoch weder vom Landesherrn noch von einer Behörde vollzogen ist, die Personen- und Sachen-Frachtpreise zwischen Münster und Warendorf, Klaholt, Herzebrock, Nienkerken, Rheda, Neuhauß und Paderborn festgesetzt. Am 16. April desselben Jahres erschien ein Reglement für den wöchentlich zweimal, am Dienstag und Freitag von Münster nach Rheine abfahrenden vierspännigen und für 6 Personen eingerichteten Postwagen, durch welches die Abgangszeit des Postwagens und dessen Verbindung mit den von Rheine aus nach Osnabrück und Hannover, sowie nach Lingen und Holland abgehenden Postwagen bezeichnet und auch das bis Rheine zu entrichtende Fahrgeld festgesetzt wurde.

Unterm 26. Mai 1688 wurde ein landesherrliches Reglement wegen des vom 5. Juni desselben Jahres an zwischen Münster und Osnabrück und bz. zwischen Münster und Wesel wöchentlich einmal fahrenden Postwagens erlassen und darin bestimmt, daß an den Posttagen keine Reisenden mit anderer Fuhrgelegenheit befördert werden dürften, daß der Posthalter zu Münster die von Osnabrück kommenden eilenden Reisenden mit einer vierspännigen Extrapostfuhre (und zwar jede Meile zu 1 Rthlr. im Sommer, zu $1\frac{1}{4}$ Rthlr. im Winter) bis nach Wesel befördern müsse, daß das Fahrgeld für jede Person nebst 30 Pfund Gepäck bis Osnabrück 1 Rthlr. und das Porto für Baarsendungen von 100 Rthlr. und darunter 4 Mariengroschen

*) Münstersches Landesarchiv, Abth. 49 Nr. 3.



betragen solle (1 Rthlr. = 36 Mariengroschen = 3 Mark 20 Pfennig, also 1 Mariengroschen ungefähr 9 Markpfennig).

Die folgende Postordnung, unterm 12. Mai 1696 vom Fürstbischof Friedrich Christian erlassen, ist schon bedeutend umfangreicher. Dieselbe enthält außer einem Verzeichnisse der ankommenden und abgehenden Posten, Bestimmungen über das zu entrichtende Fahrgeld und über Porto für Packete, Gelder und Werthsendungen, auch wird den in- und ausländischen Fuhrleuten bei 10 Goldgulden (etwa 65 Mark) Strafe verboten, auf den von den Postwagenkursen berührten Straßenzügen Reisende und deren Gepäck oder Waaren aufzunehmen und zu befördern, es sei denn, daß eilende Reisende außer den Posttagen eine schriftliche Bescheinigung der Posthalter vorzeigen können, daß letzteren die Weiterbeförderung nicht möglich ist.

Das Verzeichniß führt folgende Posten auf:

1. Nach Amsterdam und Zwolle über Steinfurt, Meitelen, Gronau, Enschede, Goor u. s. w., Abgang von Münster Montag und Donnerstag 9 Uhr Morgens, Rückkunft jeden Dienstag und Freitag gegen Abend.

2. Nach Bielefeld bz. Paderborn über Warendorf (Verbindung mit den Posten von und nach Herford, Minden, Berlin, Danzig, Cassel, Frankfurt a. M., Nürnberg u. s. w.), Abgang von Münster jeden Dienstag und Freitag Abend, Rückkunft Montag und Donnerstag Morgens 8 Uhr (also unmittelbarer Anschluß an Nr. 1).

3. Nach Wesel über Coesfeld und Borken (Verbindung mit den Postwagen nach und von Düsseldorf, Cöln, Aachen, Cleve, Nymwegen, Arnheim, Amsterdam, ganz Holland und Brabant), Abgang von Münster jeden Montag und Donnerstag, Rückkunft jeden Dienstag und Freitag.

4. Nach Osnabrück (in Verbindung mit den Postwagen nach und von Braunschweig, Lüneburg, Hannover, Hamburg, Kopenhagen, Pommern, Preußen, Liefland u. s. w.), Abgang von Münster jeden Montag und Samstag, Rückkunft jeden Sonntag und Donnerstag Morgens 8 Uhr. Die Postwagen-Abgangszeiten müssen nach dem Reglement ohne Rücksicht darauf, ob Passagiere vorhanden sind oder nicht, genau innegehalten werden*).

Die bezeichneten Posten dienten hauptsächlich, wie die weiter oben aufgeführte Botenpost zwischen Münster und Cöln, zur Beförderung der Correspondenz des Bischofs und der Regierung oder zur Beförderung von Personen und Sachen. Die eigentliche Briefbeförderung dagegen wurde vom kaiserlichen Reichs-Postamte durch Reitposten bewirkt.

Ueber die Existenz der Letzteren giebt uns zuerst Auskunft die »Postordnung, wie die Posten durch daß heil. Röm. Reich und anderen orteren zu Münster ablauffen und ankohmen« vom 1 Februar 1654. Nach derselben kursirten Reitposten zweimal wöchentlich zwischen Münster und Wesel über Dülmen und Haltern, einmal wöchentlich zwischen Münster und Paderborn über Warendorf und Rheda und zweimal wöchentlich zwischen Münster und Osnabrück über Lengerich.

Die Postordnung schließt mit folgender Bemerkung:

»Wehr nur seiner gelegenen Correspondenz halber dieser Commodität sich zu gebrauchen von nothen hat, selber Kann sich allhier an das Posthauß Caspar Arming Kays. Postverwalter angeben und dieser gelegenheit nach seinem belieben bedienen.«

*) Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Hochstifts Münster (Münster 1842, Aschendorff'sche Buchhandlung), Seite 283 u. f.



Bald darauf finden wir die erste gedruckte Postordnung und zwar mit folgendem Titel: »Specification, wie die Kaiserl. Reichsposten in Münster bei dem Kaiserl. Postamt daselbst auf dem Markt ab und zugehen. Gedruckt zu Münster in Westphalen bei Dietherich Raeßfeldt Anno 1665«*).

Nach derselben kursirte die Reitpost zwischen Münster und Wesel schon viermal wöchentlich und diejenige zwischen Münster und Osnabrück zweimal wöchentlich; letztere mit Anschluß über Warendorf nach Paderborn.

Außer den bischöflichen und den kaiserlichen Reichsposten existirten in Münster auch noch fremdherrliche Posten.

So wurde im Jahre 1646 auf Befehl des großen Kurfürsten eine Dragonerpost (Trabantenpost) zwischen Berlin und Osnabrück bz. Münster eingerichtet, welche den Zweck hatte, die Depeschen zwischen der Regierung und den zu den westphälischen Friedensunterhandlungen committirten Gesandten zu befördern.

An diese reitende Post schloß sich eine Botenpost von Münster über Wesel nach Cleve, wo der Kurfürst öfters residirte. Diese Post wurde in Cleve von dem kurbrandenburgischen Botenmeister Mittwochs und Sonntags Morgens 8 Uhr abgefertigt und traf Donnerstags und Sonntags Morgens 8 Uhr in Münster ein**).

Das Bestehen der Posten verschiedener Herren neben einander gab fortwährend zu Reibereien und Streitigkeiten Veranlassung, indem Jeder, auf die Ausübung seines Postregals ängstlich bedacht, die Gerechtsame Anderer möglichst zu unterdrücken suchte.

So wollte die Taxis'sche Postverwaltung dem Fürstbischofe nicht das Recht zugestehen, seine Posten über sein Gebiet hinausgehen zu lassen, denn im Jahre 1664 berichtet der Postmeister J. B. Cösfeld in Cöln an den Grafen Lamoral von Thurn und Taxis, daß der Fürstbischof von Münster seine Sachen durch eigene Boten von Cöln abholen ließe und den kaiserlichen Posten dadurch schadete. Der Bischof ließ jedoch diese Botenpost nicht eingehen, verwandelte dieselbe vielmehr im Laufe der Zeit in eine Reiterpost, welche Freitag Morgens abging über Herbern und Werne, dann durch das preußische Gebiet über Dortmund und durch das bergische über Lennep nach Cöln. Die Reiter trugen Kanzleiuniform, bezogen 82 bz. 62 Rthlr. Gehalt aus der Landeskasse, waren frei von allen bürgerlichen Abgaben und Lasten, hatten dagegen die Pferde selbst zu beschaffen und zu unterhalten***).

Der Bischof von Münster ließ seinerseits einmal einigen preußischen Fuhrleuten aus Ibbenbüren, die zum Nachtheil seiner Post Personen nach Rheine befördert hatten, die Pferde mit Beschlag belegen. Dem braunschweigischen Postillon von Osnabrück waren ebenfalls die Pferde ausgespannt worden. Am nächsten Posttage kam der Postmeister von Osnabrück mit der braunschweigischen Post selbst nach Rheine gefahren. Es wurde aber vor dem Postwagen auf Befehl des Fürstbischofs das Thor gesperrt. Der Postmeister drohte deshalb in einem Briefe, daß er das nächste Mal das Thor mit Gewalt einschlagen lassen und Maßregeln zur Mattlegung des ganzen münsterschen Postwesens ergreifen werde†).

Während der Regierung Friedrich Wilhelm I. von Preußen beabsichtigte der

*) Münstersches Landesarchiv, Abth. 49 Nr. 5.

**) Stephan, Geschichte der Preuß. Post. S. 12.

***) Staatsarchiv zu Münster, Münstersches Landesarchiv, Abth. 49 Nr. 7.

†) Stephan S. 70.

Fürstbischof in Verbindung mit Hessen und Sachsen eine Reitpostverbindung anzulegen von Amsterdam über Münster, Cassel, Leipzig, Sorau, Warschau nach Danzig und Petersburg, um die gesammte holländische, russische, danziger und polnische Correspondenz den preußischen Posten zu entziehen. Nach einer vorhandenen Berechnung würde das für Preußen einen jährlichen Einnahmeausfall von 75,000 Rthlr. zur Folge gehabt haben und auch die Reichspost dadurch benachtheiligt worden sein. Der Bischof von Münster übereilte jedoch die Ausführung des Planes, ließ die kaiserlichen Posten in seinem Gebiete anhalten und die Ladung auf seine Postwagen bringen. Aber der Kaiser schritt gegen den Bischof mit Nachdruck ein und stellte die Reichsposten im münsterschen Gebiete wieder her.

Dagegen vereitelte auch später der Fürstbischof den Plan der preußischen Regierung, einen Fahrpostkurs von Bielefeld über Lingen und Leer nach Emden zu Stande zu bringen. Der Bischof, durch dessen Gebiet die Anlage zwischen Lingen und Leer bei Haselünne und Aschendorf geführt werden mußte, versagte beharrlich seine Einwilligung, obgleich die Verhandlungen, welche 1750 begonnen und 1765 nach dem Kriege wieder aufgenommen worden waren, bis zum Jahre 1786 fortgesetzt wurden*).

Während im 17. Jahrhundert die einzelnen Posten von verschiedenen Unternehmern eingerichtet und durch fürstbischöfliche Erlasse concessionirt waren, wurde unter der Regierung des Fürstbischofs Friedrich Christian (1688—1706) der eigentliche Grund zu dem bischöflichen Ober-Postamt Münster gelegt. Zweck desselben war die einheitliche Leitung aller Landesposten, sowie die Annahme und Ausgabe der Postsendungen und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben.

Ein gewisser Brüggemann errichtete das Postamt auf eigene Kosten nach einer vom Landesfürsten (dem Bischofe) erhaltenen Concession, und trat dasselbe später an einen von Hartmannsdorf ab. Diesem wurde das Postamt jedoch während der Regierung des folgenden Bischofs Clemens August im Jahre 1722 genommen, worauf es bis zum 1. März 1752 für unmittelbare Rechnung der fürstbischöflichen Hofkammer durch den Postadministrator Grootfeld verwaltet wurde. Demnächst ward das Postamt an einen gewissen Volbier für 2400 Rthlr. jährlich verpachtet, und nachdem Dieser auf der Pachtung zu Grunde gegangen, am 1. Oktober 1752 wieder von der Hofkammer übernommen, welche dasselbe durch einen Ober-Postcommissarius, den Hofkammerrath Jobst Ferdinand Duesberg verwalten ließ.

Nach Beendigung des siebenjährigen Krieges forderte Duesberg die Summe von 20,540 Rthlr., welche er bei der Verwaltung aus eigenen Mitteln zugesetzt haben wollte, und zwar »wegen langwieriger Besetzung des Landes von feindlichen Truppen, ferner der schlechten Münzen, der hohen Preise und der übermäßigen Benutzung der Posten seitens des Militairs wegen«.

Zur Tilgung dieser Forderung wurde dem rc. Duesberg das ganze fürstbischöfliche Postwesen für eine jährliche Summe von 1000 Rthlr., welche von obiger Summe fortlaufend abgerechnet werden sollte, auf 12 Jahre, vom 1. Juli 1764 ab, verpachtet.

Sowohl das General-Postamt zu Berlin, als auch die Thurn und Taxis'sche Verwaltung hatten mit der fürstbischöflichen Regierung Verhandlungen wegen Uebernahme des ganzen münsterschen Postwesens angeknüpft. Einerseits wollte man

*) Stephan S. 174.



jedoch einen mächtigen Nachbar durch Uebertragung des Postregals nicht festen Fuß im Lande fassen lassen, andererseits forderte Thurn und Taxis die vollständige Cession und erbliche Ueberlassung des Postwesens und nebenher drängte der Hofkammerrath Duesberg auf Regulirung seines Guthabens, so daß endlich Letzterer den Sieg davon trug.

Nachdem die zwölf Pachtjahre abgelaufen waren, berechnete Duesberg seine Forderung noch auf 12,146 Rthlr. 20⁵/₉ Mgr. und erhielt die Pachtung auf weitere zehn Jahre, wodurch dann alle Forderungen getilgt sein sollten. Gleichzeitig wurde ihm das Recht eingeräumt, daß er bz. sein Sohn Bernard Anton Duesberg, der Rechte Doctor, die Admodiation noch acht fernere Jahre gegen eine jährlich mit 1200 Rthlr. zu zahlende Pacht fortsetzen dürfe.

Hiernach würde die Pachtung am 1. Juli 1794 ihr Ende erreicht haben, allein auf Ansuchen des Duesberg jun. war schon durch Erlaß des Fürstbischofs Max Friedrich am 25. Februar 1781 Ersterem die Pachtung auf Lebenszeit zugesichert worden; dieses Decret wurde jedoch seitens des Domkapitels in der Capitularversammlung vom 24. Juni 1781 nur auf zwölf fernere Jahre, also bis zum 1. Juli 1806, bestätigt und dieser Beschluß durch Verordnung des folgenden Fürstbischofs Max Franz am 17. Juni 1785 genehmigt*). Während so das fürstbischöfliche Postwesen vom Jahre 1753 ab von den Hofkammerräthen Duesberg, welche zur Besorgung der Büreaugeschäfte in Münster zwei Postsecretaire besoldeten und in verschiedenen Orten des Bisthums Posthalter angestellt hatten, verwaltet wurde, stand an der Spitze des Thurn und Taxis'schen Postamts Münster ein kaiserlicher Postamtsdirector. Die letzten Directoren dieses Postamts waren der Thurn und Taxis'sche Oberstallmeister Freiherr von Gett und der Postmeister Hermann Friedrich von Hamm. Beide hatten als eigentlichen Geschäftsführer den Postverwalter J. J. Wandt, und beschäftigten außerdem zwei Secretaire und zwei Briefbesteller**).

Beim Einzuge der preußischen Truppen am 3. August 1802 traf auch der Postmeister Müller aus Duisburg als »Königlicher, in Postsachen verordneter Commissarius« in Münster ein, mit der Anweisung, die Thurn und Taxis'schen Posten vor der Hand noch unberührt zu lassen, dagegen das von dem Landesherrn bisher selbst ausgeübte Postwesen im Namen Sr. Majestät des Königs von Preußen sofort zu übernehmen.

Am selben Tage begab sich daher ein Mitglied der »zur Organisation der Stadt und des östlichen Theils des Hochstifts Münster verordneten Interimscommission«, der Kriegs- und Domainenrath Ribbentrop, mit dem obengenannten Postmeister Müller in das, dem Fürstbischofe gehörige und von dem Admodiator sämmtlicher landesherrlichen Posten, dem Hofkammerrath und Postmeister Duesberg bewohnte Posthaus und machte dem versammelten Personale bekannt, wie es vorläufig nach der königlichen Intention mit den Dienstverrichtungen gehalten werden sollte.

Es wurde Folgendes bestimmt:

1. bleibt das Postamt in seinem bisherigen Subordinationsverhältnisse gegen die fürstbischöfliche Hofkammer;

*) Staatsarchiv zu Münster, Kabinetsregistratur XIX. A. 38.

**) Adreßkalender des Hochstifts Münster für 1776 u. f. (Münster bei Aschendorff, Univers.-Buchdr.). An dem Giebel des Hauses, welches damals für die Posthalterei diente, befindet sich noch jetzt das Schild mit dem Doppeladler.

2. wird der Contract über die Verpachtung der Post vor der Hand erfüllt und keine der darin übernommenen Pflichten außer Acht gelassen;
3. führt das Postamt von nun an den Titel: »von Sr. Majestät ernanntes und bevollmächtigtes Interims-Oberpostamt«.

Darauf wurde das kurfürstliche Wappen »mit aller Bescheidenheit« abgenommen und durch den königlich preußischen Adler ersetzt.

Nunmehr wurde allmählich mit Organisation des Postwesens nach den Grundsätzen der preußischen Verwaltung vorgegangen.

Zu diesem Zwecke wurde der Admodiator Duesberg zur sofortigen Verzichtleistung auf die Rechte seiner Pachtung dadurch bewogen, daß derselbe als preußischer Ober-Postmeister mit einem jährlichen Gehalte von 2000 Rthlr. angestellt wurde.

Demnächst wurde den Privatboten, deren 43 wöchentlich an bestimmten Tagen nach fast allen Orten des Bisthums abgingen und auch an bestimmten Tagen mit Briefen ꝛc. wieder in Münster eintrafen, die Annahme und Beförderung von postzwangspflichtigen Gegenständen untersagt*).

Gleichzeitig wurden Unterhandlungen mit Thurn und Taxis angeknüpft, behufs Zurückziehung der kaiserlichen Posten aus den preußischen Entschädigungsländern, und mit Exmittirung gedroht, wenn bis zum 1. Mai 1803 die Ratification der Präliminarconvention seitens Sr. Durchlaucht des Fürsten nicht erfolgt sei. Da die Ratification verzögert bz. verweigert wurde, so wurden am bezeichneten Tage die Thurn und Taxis'schen Posten ohne Widerstand beseitigt und durch preußische Posten ersetzt**).

Die Ereignisse des Jahres 1806 führten die bergische und bz. die französische Regierung herbei. Anfänglich ließ man zwar dem ꝛc. Duesberg seinen Posten, allein im Jahre 1809 wurde sein Gehalt auf 1000 Thaler bergisch (3100 Frcs.), und im Oktober 1811 auf 1500 Frcs. und 1400 Frcs. frais du bureau ermäßigt, jedoch am 4. März 1812 ihm die Amtsführung ohne Weiteres genommen.

Das betreffende Decret, welches sich noch im Besitze der Familie Duesberg befindet, lautet:

Paris, le 15 février 1812.

Mr. Aubry, qui vous remettera la présente lettre, Monsieur, est chargé de prendre possession de la direction du bureau des postes établi à Munster.

Je vous recommande très expressement de lui faire sur le champ la remise de vôtre service.

Je vous salue.

Le comte de l'empire
Conseiller d'étât, Directeur G^{al} des Postes
Lavalette,

und trägt den Präsentationsvermerk vom 4. März 1812. Der französische Postdirector Aubry erhielt ein Fixum von 4000 Frcs., brachte aber sein Einkommen nach glaubwürdigen Quellen auf circa 16,000 Frcs. jährlich.

---

*) Acta der Ober-Postdirection B. II. Litt. M. Nr. 10 Vol. 1 vom Jahr 1802 ab.
**) Stephan S. 336.



Anfangs 1814, beim Abzuge der Franzosen, verließ auch Mr. Aubry die Stadt, unter Mitnahme einer Postkasse von 12,000 Frcs. aller Portobriefe und der Kassenbücher. Am 6. Januar 1814 wurde durch den Feldpostmeister Balke dem Postcontroleur Metting die Verwaltung des Ober-Postamts Münster übertragen.

Am 7. Januar bat Duesberg die provisorische Regierungscommission um seine Wiedereinsetzung als Ober-Postmeister, da ihm sein Gesuch an das General-Postamt in Verlust gerathen zu sein schiene. Inzwischen war aber die Wiederanstellung des ꝛc. Duesberg vom General-Postamte bereits verfügt und wurde der Postdirector Eversmann als Organisationscommissarius nach Münster gesandt*). ꝛc. Duesberg verwaltete das Ober-Postamt bis zu seinem im Jahre 1822 erfolgten Tode, worauf der Ober-Postsecretair Panten Administrator desselben wurde.

Im Jahre 1823 wurde der Geheime Postrath Schwarz zum Vorsteher ernannt, unter dem Titel: »Ober-Postdirector«, dessen Nachfolger war der Ober-Postdirector Gerike, vom Jahre 1841 bis zum Jahre 1843, worauf der Ober-Postdirector Hertzberg folgte.

Am 1. Januar 1850 wurde das Ober-Postamt Münster aufgehoben und eine Ober-Postdirection für den Regierungsbezirk Münster, sowie ein Postcomtoir für die Stadt Münster eingerichtet.

Die Verwaltung des Postcomtoirs Münster wurde dem Ober-Postkassen-Rendanten Krause übertragen.

Am 1. August 1850 erhielt das Postcomtoir die Bezeichnung »Postamt« und es ging die specielle Leitung und Beaufsichtigung des Dienstbetriebes bei demselben am 1. Januar 1852 von dem Rendanten der Ober-Postkasse auf einen Orts-Postkassen-Controleur über. Als solcher wurde der Buchhalter der Ober-Postkasse, Postsecretair Zieske, ernannt, welcher unterm 27. Juli 1852 den Titel: »Postkassen-Controleur« erhielt. Nach demselben übernahm am 1. November 1856 der jetzige Postdirector Schmitt die Verwaltung des Postamts.

Als Zweigexpedition des letzteren besteht die am 1. Juli 1848 bei Eröffnung der Münster-Hammer Eisenbahn eingerichtete Bahnhofs-Postexpedition. Ferner traten in hiesiger Stadt am 1. Juli 1872 noch drei Postagenturen, je eine am Mauritzthor, Ludgerithor und Neuthor in Wirksamkeit**).

Die letzgenannten vier Postanstalten befassen sich nur mit der Annahme von Postsendungen jeder Art und überweisen dieselben dem Postamte zur weiteren Behandlung, nur die Bahnhofs-Postexpedition versendet selbstständig die mit den Eisenbahnen zu befördernden Postsendungen.

---

19. Das Postwesen in Japan.

Das Deutsche Postarchiv hat schon mehrfach Gelegenheit gehabt, über das japanische Postwesen einzelne Mittheilungen zu bringen***).

---

*) Hinterlassene Papiere des ꝛc. Duesberg. Diese Papiere befinden sich im Besitze der Frau Hauptmann Duesberg, Wittwe des Enkels des Ober-Postmeisters Duesberg, und waren dem Verfasser zur Benutzung überlassen.

**) Acta der Ober-Postdirection B. II. Litt. M. Nr. 10 vol. 2 u. f.

***) Postarchiv von 1873, Nr. 16 und Nr. 18.
» » 1874, » 4 » » 19.



Die rüstigen Bestrebungen, welche das bis auf die neuere Zeit in seiner Geschichte und inneren Einrichtung uns nur unvollständig bekannte japanische Reich zum Vorkämpfer der Kultur im fernen Osten erhoben haben, mußten naturgemäß bald auch das Postwesen, als einen der Hauptfactoren der civilisatorischen Entwickelung, in ihren Bereich ziehen. Daß die Regierung diese Aufgabe nicht etwa nur als eine unbequeme Nothwendigkeit betrachtet, sondern ihre Lösung energisch und opferwillig in die Hand genommen hat, beweist der uns vorliegende Geschäftsbericht für das Jahr 1874, mit welchem die japanische Postverwaltung zum ersten Male an die größere Oeffentlichkeit getreten ist.

Bevor auf den Inhalt dieses Berichts näher eingegangen wird, erscheint es zweckdienlich, die geschichtliche Entwickelung des japanischen Postwesens und die gesetzlichen Grundlagen desselben in kurzen Zügen zu veranschaulichen.

In ersterer Beziehung bietet eine im Journal des Débats veröffentlichte Mittheilung aus Tokio einen erwünschten Anhalt, da der Wohnort des Schreibers, sowie die ganze Fassung seines Berichts eine genaue Sachkenntniß voraussetzen lassen.

Hiernach hatten die japanischen Kaufleute schon seit Langem eine Art Postwesen unter sich eingerichtet, indem sie sich zum Zweck des Austausches ihrer Handelsbriefe in Gilden zusammenthaten. Sämmtliche Kaufleute einer und derselben Stadt vereinigten ihre Briefe und Packete und versandten dieselben, je nach der Wichtigkeit des Geschäfts in längeren oder kürzeren Fristen, durch eigene Boten. Die »Eilboten« beförderten nur Briefe. Mit dem Briefpacket an einem Stock über der Schulter trabte ein solcher Bote in vollem Laufe bis zur nächsten Ablösungsstation, etwa 4½ Kilometer weit; dort wurde das Briefpacket sofort von einem bereit stehenden zweiten Läufer übernommen und in gleicher Weise von Station zu Station bis zum Endpunkte des Kurses weiterbefördert. Außer ihrer eigenen Geschäftscorrespondenz übernahmen die Kaufmannsgilden gegen besondere Vergütung auch die Beförderung von Privatbriefen. Ein Brief von Tokio nach Osaka kostet beispielsweise ungefähr 1,60 Mark. Diese Strecke von etwa 470 Kilometer legten die Eilboten in drei Tagen zurück. Die gewöhnlichen Boten, welche besonders Packete und kleinere Kaufmannsgüter auf Saumthieren beförderten, brauchten zu demselben Weg ungefähr sieben Tage. Die Kaufmannsposten vermittelten jedoch nur den Verkehr zwischen einer beschränkten Anzahl der bedeutenderen Plätze. Vor Errichtung eines geregelten Postwesens bestanden ferner schon seit einigen Jahren gewisse Staatsverkehrseinrichtungen. Vor der Revolution im Jahre 1867 hatte der Taikun die Daimios veranlaßt, in Yeddo sich Palais zu erbauen und daselbst während einiger Zeit des Jahres ihren Wohnsitz zu nehmen. Zogen sich dieselben sodann wieder in ihre Provinzen, zuweilen ziemlich unwirthliche Gegenden, zurück, so blieb eine Anzahl von Dienern in der Hauptstadt und versorgte sie von hier aus zwei- oder dreimal im Monat mit Nachrichten und den Bedürfnissen für ihre Hofhaltungen. Auch gingen in gewissen Zeiträumen besondere Boten aus den Provinzen zurück nach der Hauptstadt. Wer, abgesehen von der kaufmännischen Bevölkerung, mit diesen Gelegenheiten seine Privatcorrespondenz befördert wissen wollte, wandte sich an die Büreaus der Daimios und konnte sicher gehen, daß seinem Wunsche in zuvorkommendster Weise unentgeltlich willfahrt wurde.

Diese immerhin mangelhaften Anfänge der Briefbeförderung wurden im Jahre 1872 durch ein geregeltes Staatspostwesen nach europäischem, oder vielmehr, wenn

man den Organisator desselben ins Auge faßt, nach amerikanischem Muster ersetzt, indem die japanische Regierung einen amerikanischen Verwaltungsbeamten, Herrn J. M. Bryan mit der Einrichtung eigener Landesposten beauftragte.

Die Grundlage des japanischen Postwesens bildet eine Reihe von gesetzlichen Bestimmungen, deren hauptsächlichste wir nach einer amtlichen Uebertragung des Originaltextes nachstehend mittheilen.

Das Porto für Briefe innerhalb des Kaiserreichs beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung für das Gewicht von je 2 Momme (= 7½ Gramm) 2 Sen*). Stadtbriefe kosten die Hälfte dieses Satzes. Für Briefe nach Landorten ohne Postanstalt ist außer dem Porto von 2 Sen für je zwei Momme ein Zuschlagsporto von 1 Sen zu entrichten.

Die Frankirung hat durch Postfreimarken zu erfolgen; unfrankirte Briefe unterliegen der doppelten Taxe.

Portofrei sind alle Briefe in Postdienstangelegenheiten. Auf der Adresse dürfen jedoch Personennamen nicht enthalten sein. Eine weitgehende Untersuchung und Unterscheidung wird den japanischen Postbeamten ferner zugemuthet, wenn es heißt: »Vorstellungen, Bittschriften oder Klagen, welche Landesangelegenheiten oder die Interessen des Volkes betreffen und an den Staatsrath, die Ministerien, Gouvernements rc. gerichtet sind, zahlen, wenn sie offen oder nur derart mit Umschlag versehen sind, daß der Inhalt nachgesehen werden kann, und wenn ihr Gewicht nicht mehr als 15 Momme beträgt, kein Porto. Wird aber nur die geringste verschlossene Einlage darin vorgefunden, so hat der Absender das doppelte Porto für die ganze Sendung zu entrichten. Bittschriften, welche blos die Interessen einer einzelnen Person, eines Dorfes oder einer Stadt betreffen, sind nicht frei, sondern an den Aufgeber zurückzusenden, welcher dafür außerdem das doppelte Porto zu bezahlen hat. Die Briefe an den Staatsrath, die Ministerien u. s. w. müssen auf der Adresse den Namen und Amtscharakter des Chefs der betreffenden Behörde tragen. Kommt in solchen Briefen eine Bemerkung vor, die persönlicher Natur ist, so muß der Empfänger den doppelten Portosatz entrichten.«

Eingehende Vorschriften regeln die Versendung von Zeitungen, Büchern u. s. w.

Das »Daid jo kuan nishi« und andere offizielle Blätter, die Preislisten und diejenigen Zeitungen, welche vom Chef der Postverwaltung dahin privilegirt worden sind, zahlen für das Stück innerhalb des Stadtgebietes ½ Sen, für alle Orte außerhalb 1 Sen, zwei Stück oder Packete bis 16 Momme 1½ Sen, von 16 bis 30 Momme 3 Sen u. s. f., für je 16 Momme 1½ Sen.

Die offiziellen Zeitungen rc. müssen so gefaltet und eingewickelt sein, daß man den Titel lesen und die Zeitung aus der Umhüllung herausziehen kann, im anderen Falle sind sie als gewöhnliche Briefe zu behandeln und muß das Doppelte der fehlenden Frankirung nachgezahlt werden.

Wenn in Zeitungen etwas hineingeschrieben ist, werden sie ebenfalls als gewöhnliche Briefe behandelt.

Offizielle Zeitungen rc. dürfen nur bis zum Gewicht von 200 Momme packetirt

*) 100 Sen oder 1 Yen = 4,20 Mark.



sein und darf die Länge des Packets nicht mehr als 30 Centimeter, die Breite nicht mehr als 16 Centimeter und die Dicke nicht mehr als 7 Centimeter betragen. Alle gedruckten Bücher und sonstigen Drucksachen, Photographien, Bilder u. s. w. zahlen, wenn sie nicht verschlossen oder wenigstens leicht zu öffnen sind, für den Umfang des Kaiserreichs 2 Sen für je 8 Momme. Ist an dem Bestimmungsort keine Postanstalt, so wird pro Stück 1 Sen extra gefordert. Erotische bildliche Darstellungen, Bücher desselben Inhalts, sowie solche, in denen Liebeslieder u. dergl. abgedruckt sind, sind von der Versendung ganz ausgeschlossen.

Den gleichen Taxbestimmungen unterliegen Muster, wenn sie von Fabrikanten versandt werden. Sollte ein Postamt ausfinden, daß die als Muster aufgegebenen Sachen nicht von einem Fabrikanten herrühren, oder daß sie bestellte Waaren oder Geschenke sind, so wird die Sendung als Brief behandelt und das fehlende Porto doppelt erhoben.

Die Einschreibung ist zulässig für Briefe, Zeitungen, Bücher und Muster. Die Einschreibgebühr beträgt 4 Sen. Von den Wirkungen der Einschreibung heißt es: »Die Einschreibung hat den Vortheil, daß die betreffenden Poststücke auf allen Stationen, an welchen sie durch die Hände der Postbeamten gehen, notirt werden, so daß man im Falle eines Diebstahls, oder wenn sie sonst verloren gegangen sind, leicht die Spur finden kann. Vergütung wird von der Postanstalt beim Abhandenkommen von Poststücken zwar nicht gegeben, die betreffenden Beamten aber, durch deren Schuld der Verlust entstanden ist, werden zur Untersuchung gezogen und, ist deren Schuld erwiesen, streng bestraft, auch event. zum Schadenersatz verurtheilt werden. — Es wird Jedem zur Pflicht gemacht, werthvolle und theuere Sachen einschreiben zu lassen, denn, abgesehen davon, daß, wenn dies nicht geschieht, der Absender dieselben leicht durch Diebstahl verlieren kann, wird der Postverkehr, trotz der strengen Strafgesetze, unsicher, wenn solche Gegenstände leichtsinnig versandt werden. Wird daher von den Postbeamten in dieser Beziehung eine Unterlassung wahrgenommen, so hat der Empfänger 8 Sen zu zahlen.«

Daß übrigens die erwähnten Strafgesetze an Strenge nichts zu wünschen übrig lassen, sei es nun, daß sie gegen ungetreue Postbeamte oder gegen Diejenigen sich richten, welche die Postanstalt durch unredliche Handlungen schädigen, beweisen die im Postgesetz enthaltenen Strafbestimmungen, von denen einige besonders charakteristische hier Platz finden mögen.

Die Artikel über das Briefgeheimniß sprechen dem Minister der Finanzen (zugleich auch Minister des Innern), sowie dem Justizminister das Recht zu, Briefe in Fällen, »wo gerechte Gründe« vorliegen, während der Postbeförderung zurückzuhalten und zu öffnen, bz. durch Bevollmächtigte zurückhalten und öffnen zu lassen. Wer dagegen ohne Ermächtigung der beiden Minister Briefe 2c. öffnet und zurückhält, verfällt in eine Geldbuße von 50 bis 150 Sen. Weniger gelind lauten schon die folgenden Artikel:

»Beamte sowohl, wie nicht angestellte Bedienstete bei der Postverwaltung werden, wenn sie Poststücke stehlen oder verbergen, mit einer Strafe belegt, die nicht unter 70 Tage Zwangsarbeit, aber auch nicht bis zur Erdrosselung gehen darf.« Ferner:

»Personen, welche Poststücke stehlen oder während des Transports aus den Briefsäcken oder Transportkasten die Briefe herausnehmen und Geld oder werthvolle

Gegenstände daraus entwenden, oder die mit Gewalt solche Gegenstände stehlen oder, um zu stehlen, solche Säcke und Kasten öffnen und durchsuchen, werden mit Zwangsarbeit nicht unter 50 Tagen und bis auf Lebenszeit bestraft.«

»Diejenigen, welche Postmarken oder den Frankirungsstempel nachmachen, werden nach dem Paragraphen des Gesetzbuches in Betreff der Nachmachung amtlicher Stempel, doch nicht schwerer als bis zu lebenslänglicher Zwangsarbeit verurtheilt.«

Dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1874 (siebentes Jahr Meidji), einem zierlich ausgestatteten Druckheft in englischer Sprache, entnehmen wir über die Thätigkeit der japanischen Posten folgende nähere Angaben.

Die Gesammteinnahmen in dem gedachten Jahre beliefen sich auf 352,244 Yen, die Ausgaben auf 475,541 Yen. Hierzu treten noch die Aufwendungen, welche von anderen Verwaltungszweigen für Postzwecke gemacht worden sind, z. B. für Herstellung und Unterhaltung von Postlokalien, Anschaffung von Materialien, Drucksachen u. dgl. mehr, mit zusammen 26,649 Yen, so daß sich eine Gesammtausgabe von 502,190 Yen ergiebt. Der japanische Postbetrieb erforderte mithin einen Zuschuß von 149,946 Yen; der Zuschuß im Jahre 1873 bezifferte sich, bei einer Einnahme von 225,746 Yen und einer Ausgabe von 232,803 Yen auf 7057 Yen. Im ersten Jahre des Bestehens der japanischen Posten (1872) standen einer Einnahme von 65,586 Yen 105,035 Yen Ausgaben gegenüber, was mithin einem Zuschuß von 39,449 Yen gleichkommt.

Die Einnahmen des Jahres 1874 setzen sich zusammen wie folgt:

Erlös für verkaufte Postfreimarken	320,003 Yen,
desgl. für gestempelte Briefumschläge, Postkarten und Zeitungs-Streifbänder	16,996 »
Zuschuß vom Kanagawa Ken für die Beförderung der Dienstcorrespondenz	600 »
Verschiedene Einnahmen	14,645 »
zusammen	352,244 Yen.

Dagegen wurden aufgewendet:

a) unmittelbar von der Postverwaltung:

an Gehältern	für Postmeister	13,053 Yen,
	für andere Beamte und Bedienstete	79,078 »
» Löhnungen für Postboten und Briefträger		219,964 »
» Reisekosten		17,708 »
Verschiedene Ausgaben		55,783 »
für Herstellung von Briefumschlägen und Postkarten		14,057 »
» den Transport von Materialien		12,028 »
» Herstellung und Unterhaltung von Postlokalen		34,516 »
» die Dampfschiffverbindung	zwischen den Loochoo-Inseln und Japan	6,000 »
	zwischen den Hafenplätzen von Japan	23,354 »
Summa		475,541 Yen;

b) von anderen Staatsverwaltungen:

für Herstellung der Freimarken und der Stempel auf den Briefumschlägen und Postkarten durch die Staatsdruckerei	5,935 Yen,
» den Bau des General-Postamtsgebäudes.......	12,840 »
» Unterhaltung des General-Postamtsgebäudes ...	1,091 »
» Ankauf von Materialien für die Postverwaltung	2,156 »
an Druckkosten............................	4,627 »
Summa	26,649 Yen.

Anknüpfend an die Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben seit dem Bestehen der Staatsposten enthält der Bericht zugleich eine Vergleichung dieser Zahlen mit den Voranschlägen. Hiernach waren die Einnahmen für 1874, welche, wie oben erwähnt, in Wirklichkeit auf 352,244 Yen sich belaufen haben, mit 320,000 Yen veranschlagt und ergaben mithin ein Mehr von 32,244 Yen über den Voranschlag. Dieses günstige Ergebniß, sowie die Vermehrung der Einnahmen um 56 Procent gegenüber dem Vorjahre führt der Bericht insbesondere darauf zurück, daß durch Anlegung neuer Kurse und Postanstalten und durch Vermehrung der Postbeförderungen auf den bereits vorhandenen Linien die Benutzung der Postanstalt wesentlich gefördert worden sei; als weiterer Grund wird erwähnt, daß durch die Einrichtung von Lokalposten zur Beförderung der amtlichen Correspondenzen zwischen den Staatsbehörden und den Unterthanen des betreffenden Bezirks alle bisherigen Lokal-Beförderungsarten verdrängt worden seien; schließlich wird auf die erhebliche Vermehrung der Zeitungen, Bücher und offenen Mittheilungen hingewiesen.

Die Ausgaben von 475,541 Yen blieben zwar um ungefähr 10,000 Yen hinter dem Voranschlag zurück, dieselben sind aber gleichwohl gegen das Vorjahr um mehr als 115 Procent gewachsen. In der Hauptsache wurde diese erhebliche Mehraufwendung hervorgerufen durch die Erbauung eines neuen General-Postamtsgebäudes und neuer Postlokalien in Yokohama, Kobe und Nagasaki, durch die Vermehrung der Dampfschiffverbindungen und die erheblich höheren Ausgaben für die gewöhnlichen Posttransporte. Ferner wurden im Jahre 1874 die Kosten für die Ausstattungsgegenstände bei den sämmtlichen Postanstalten des Reichs auf die Postkasse übernommen. Bei Erwähnung dieses Punktes erfahren wir, daß zur Ausstattung der japanischen Postbüreaus u. A. auch Glocken und Schießgewehre gehören; in welcher Weise diese für ein Postbüreau etwas eigenartigen Gegenstände Verwendung finden, läßt sich aus den uns zu Gebote stehenden Quellen nicht näher ersehen.

Der Voranschlag für 1875 berechnet den Zuschuß, welchen die Postanstalt aus der Staatskasse erfordern wird, auf 90,000 Yen. Für 1876 glaubt der japanische General-Postmeister sogar noch ein weit erheblicheres Defizit in Aussicht stellen zu müssen. Die ausführlichere Begründung dieser Annahme stellt gewissermaßen das Programm der für die nächste Zukunft beabsichtigten Verbesserungen im Japanischen Postwesen dar und mag deshalb in wörtlicher Uebersetzung hier Platz finden.

»1. Die künftig noch einzurichtenden Postkurse werden durch die abgelegensten und unwirthlichsten Gegenden des Kaiserreichs führen, wo der Postverkehr geringfügig, die Entfernungen aber bedeutend sein werden, wie z. B. die Route nach den Loochoo-Inseln. Die Ausgaben für die Postbeförderungen auf solchen Linien werden daher sehr ansehnlich, die Einnahmen an Postgebühren sehr schmal ausfallen.

2. Die Postanstalten in sämmtlichen Provinzen werden gegenwärtig von den betreffenden Postmeistern auf eigene Rechnung unterhalten, während die Vergütungen, welche die Stelleninhaber dafür aus der Postkasse empfangen, nur unbedeutend sind und nicht einmal hinreichen, um nur als eine angemessene Vergütung für die persönliche Mühewaltung gelten zu können. Für jetzt begnügen sich diese Beamten mit der geringen Bezahlung, da sie einen gewissen Stolz darein setzen, im Dienste des Staates verwendet zu sein, und weil sie in richtiger Würdigung des Zweckes der neuen Posteinrichtungen es für eine Ehrensache halten, Pflichten freiwillig zu übernehmen, welche zur Förderung des allgemeinen Wohles beitragen. Es läßt sich jedoch voraussehen, daß die Gesinnung unseres Volkes sich ändern und einer mehr auf den eigenen Vortheil bedachten Platz machen wird. Aus diesem Grunde wird die Postverwaltung zweifellos in die Lage kommen, Postanstalten auf eigene Rechnung einrichten zu müssen und die Gehälter der betreffenden Beamten bedeutend höher zu bemessen.

3. Die Versendung von Zeitungen ist fortwährend in der Zunahme begriffen, die Ausgaben für ihre Beförderung übersteigen jedoch die dafür zur Erhebung kommenden Portogebühren im Durchschnitt um das Fünffache. Beispielsweise kommt der Postverwaltung die Beförderung eines Zeitungspackets von Tokio nach Osaka auf dem Landwege durchschnittlich auf 14 Yen, während das Postporto dafür 2 bis 3 Yen beträgt. Die Mehrausgaben der Postverwaltung werden deshalb immer bedeutender werden, je mehr dieser Verkehrszweig zunimmt.«

Die Gesammtzahl der durch die japanischen Posten im Jahre 1874 zur Beförderung gelangten Gegenstände belief sich auf 19,937,423 Stück,

nämlich	16,728,025	gewöhnliche Briefe,
	268,577	Einschreibbriefe,
	2,629,648	Zeitungen,
	33,824	Bücher- und Mustersendungen,
	178,109	Dienstbriefe,
	95,235	Geldbriefe,
	3,227	Retourbriefe,
	778	den Absendern zurückgegebene Retourbriefe,
zusammen	19,937,423	Stück.

Diese Zahl übersteigt den Verkehr des Vorjahres um 9,386,521 Stück oder um 89 Procent, den Verkehr des Jahres 1872 sogar um 17,426,767 Stück oder um 694 Procent. Als einen beredten Beweis der zunehmenden Civilisation glaubt der Bericht insbesondere die allerdings sehr bedeutende Vermehrung der Zeitungsversendung ansehen zu dürfen, welche gegen das Vorjahr um 2,115,038 Stück oder 411 Procent gestiegen war. Die Postverbindungen sind während des Jahres 1874 erheblich vermehrt worden und doch erstrecken sich dieselben erst über zwei Drittheile des ganzen Landes. Der Grund hierfür mag zum Theil in der kurzen Zeit des Bestehens der japanischen Staatspostanstalt, zum Theil auch in dem Umstande zu suchen sein, daß das Publikum für die Vortheile der Postanstalt noch nicht das richtige Verständniß entwickelt und sich deshalb das Bedürfniß nach einer allgemeineren Ausbreitung des Postennetzes minder fühlbar macht; die Hauptursache liegt aber immerhin, wie der Bericht selbst annimmt, in der nach manchen Richtungen noch mangelhaften Cultur und in den erheblichen Schwierigkeiten, welche der

Herstellung regelmäßiger Verbindungen in einzelnen Theilen des Landes entgegenstehen.

Die Länge sämmtlicher Postrouten im ganzen Reiche betrug am Ende des Jahres 1874 10,087 Ri (= 25,217 engl. Meilen), was gegen das Vorjahr eine Zunahme um 4710 Ri (11,775 engl. Meilen) oder 87,6 Procent, und um 5967 Ri (14,917 engl. Meilen) oder 144,8 Procent gegen das Jahr 1872 ausmacht.

Während des Jahres 1874 wurden von den Posttransporten zurückgelegt 4,576,414 Ri (11,441,035 engl. Meilen), was einer Zunahme von 2,389,267 Ri (5,973,167 engl. Meilen) oder 109,2 Procent gegen 1873 und 3,407,794 Ri (8,519,485 engl. Meilen) oder 291,6 Procent gegen 1872 gleichkommt.

Durch die im Laufe des Jahres 1874 neu errichteten Postanstalten wurde deren Gesammtzahl auf 3244 gebracht; davon werden 7 als Postanstalten erster Klasse, 60 als Postanstalten zweiter, 59 dritter, 204 vierter Klasse und 2914 als »gewöhnliche« Postanstalten bezeichnet.

Außerdem waren am Ende des Jahres vorhanden 617 Verkaufsstellen für Postfreimarken und 476 Straßen-Briefkasten.

Eine noch vielfältigere Gliederung als die Postanstalten weisen die Beamtenklassen auf. Von den 3956 Beamten und Unterbeamten der Postverwaltung werden bezeichnet: 4 als »Sonins« (vierte und siebente Rangklasse der Staatsbeamten), 104 als »Hanins« (achte bis fünfzehnte Rangklasse), 114 als »Togais« (erste bis vierte Extraklasse). Unter der Bezeichnung »übrige Bedienstete« sind aufgeführt 3236 Postmeister, 56 Departementsangestellte, 15 Copisten, 38 Gehülfen bei den Postbüreaus, 324 Briefträger, 35 Boten und Diener. Besonders erwähnt werden ferner 6 Hanins und 24 Togais als bei der Herstellung und Verwaltung der Materialien beschäftigt.

Die Erledigungen von Verwaltungsangelegenheiten, welche von der General-Postdirection im Laufe des Jahres selbstständig bewirkt wurden, beliefen sich auf 4851 Nummern, 346 mehr als im vorhergegangenen Jahre. Außerdem wurden 1286 Nummern, oder 683 mehr als im Vorjahre dem Departement des Innern zur Entscheidung vorgelegt. Die gesammte Dienstcorrespondenz der General-Postdirection während des Jahres 1874 erreichte die Zahl von 100,208 Stück, eine Zunahme gegen 1873 um 72,855 Stück.

Von den bei den Postanstalten als unanbringlich behandelten Briefen wurden 18,762 der besonderen Abtheilung zur Ermittelung der Adressaten überwiesen; 14,689 Stück hiervon gelangten auf diesem Wege noch nachträglich an ihre Adressen oder wurden den Absendern zurückgegeben; 4005 Stück kamen zur Abtheilung für unanbringliche Retourbriefe; 68 Stück wurden in das neue Jahr herübergenommen. Von den obigen 4005 nach Maßgabe der bezüglichen Vorschriften geöffneten Briefen wurden 778 den Adressaten ausgehändigt oder den ermittelten Absendern zurückgegeben; einer dieser Briefe enthielt einen Geldbetrag von 50 Sen. 3227 Stück beruhen noch bei der Abtheilung; 11 Stück davon enthalten Geldbeträge von zusammen 9,20 Yen.

Die Verluste der Postkasse während des Jahres 1874 beliefen sich auf den verhältnißmäßig geringen Betrag von 562 Yen an baarem Gelde und 770 Yen an Postfreimarken, welche, wie der Bericht sich ausdrückt, »aus den Postbüreaus

entwendet wurden.« Ob die Entwendungen ganz oder zum Theil von Postbeamten verübt worden sind, ist nicht näher angegeben. Ferner führt der Bericht einen Verlust von 1085 Yen als durch Beraubung der Posten entstanden an, gleichfalls ohne sich über die Thäter näher auszusprechen, und bemerkt hierzu, daß, da fast bezüglich sämmtlicher Verluste die Thäter bekannt und geständig seien, das Justizdepartement um die erforderliche Vermittelung wegen Rückerstattung der betreffenden Summen angegangen worden, eine Entscheidung jedoch noch nicht erfolgt sei.

Während des Jahres 1874 wurden als abhanden gekommen angemeldet 540 Stück Briefe, davon wurden 336 wieder erlangt und unbeschädigt ausgehändigt, 160 sind gänzlich in Verlust gerathen. Weitere 24 Briefe gingen in Folge räuberischer Anfälle auf die Briefträger verloren.

Die Zahl derjenigen Personen, welche sich des Diebstahls von Briefen oder einer Dienstvernachlässigung schuldig gemacht oder in anderer Weise gegen die Postgesetze und Vorschriften vergangen haben, betrug 65; davon sind 50 entsprechend bestraft worden, ein Schuldiger ist entflohen, einer befindet sich im Gefängniß, bei elf schwebt noch die Untersuchung, zwei starben — »an Krankheiten« — wie der Bericht, und zwar Angesichts der obenerwähnten Strafbestimmungen nicht ganz überflüssiger Weise, erläuternd bemerkt. An Geldstrafen für Postübertretungen vereinnahmte das Justizdepartement während des Jahres 1874 im Ganzen 119 Yen.

Die unmittelbaren Beziehungen der japanischen Postverwaltung zum Auslande beschränken sich bis jetzt auf einen im Jahre 1874 mit den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossenen Postvertrag, demzufolge die früheren amerikanischen Postbüreaus in Japan aufgehoben worden sind. Einem uns vorliegenden gedruckten Tarif vom 1. September 1875 entnehmen wir, daß die auf Grund jenes Vertrags vereinbarten Taxen für die Beförderung von Briefen, Drucksachen und Waarenproben nach fast allen Ländern der Erde sich zwischen 6 Sen (nach Shanghai) und 35 Sen (nach Bolivia) für je 15 Gramm Briefe, und zwischen 2 bis 18 Sen für je 4 Unzen (ungefähr = 113 Gramm) Zeitungen und andere Drucksachen sowie Waarenproben bewegen.

In den Hauptorten des Landes bestehen gegenwärtig noch englische und französische Postbüreaus. Die Betheiligung Japans an der internationalen Telegraphenconferenz in St. Petersburg, sowie die erfreuliche Entwickelung, welche das japanische Postwesen in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits genommen, lassen den Gedanken nicht als allzufern liegend erscheinen, daß Japan bald auch dem Allgemeinen Postverein sich anschließen und seinen Platz in der Reihe der Weltpoststaaten einnehmen wird.

II. Kleine Mittheilungen.

Gefährdung der Posttransporte nach Bagdad durch die Araber. Wie wir der »Times« entnehmen, hat das englische General-Postamt folgende Bekanntmachung veröffentlicht, welche einen nicht uninteressanten Beitrag zur Völkerkunde liefert.

»Erhaltenen amtlichen Mittheilungen zufolge ist es nicht rathsam, in die nach Bagdad bestimmten Post-Briefpackete Gegenstände von Werth aufzunehmen, da die Araber häufig die Posttransporte aufhalten und den Inhalt der Briefpackete durchstöbern. Der General-Postmeister sieht sich deshalb veranlaßt, die bisherige Uebung, wonach mit diesen Posten auch eingeschriebene Briefe zur Versendung gelangten, aufzugeben, da jede bei einer derartigen Gelegenheit glückende Auffindung eines Briefes mit erheblicherem Werthinhalt den Arabern einen Anreiz bieten würde, keinen Posttransport mehr unangefochten durchzulassen.

Aus demselben Grunde ist der General-Postmeister genöthigt, die Versendung von Mustern oder Waarenproben nach Bagdad fernerhin nicht mehr zuzulassen, da selbst Gegenstände von geringem Werth, wie z. B. Muster von gedrucktem Baumwollenzeug, allzuverlockend für jene Raubgelüste sein würden.«

Danzigs Postverbindungen vor zweihundert Jahren. Durch Vermittelung des Herrn Postdirectors Johannesson in Danzig ist uns ein im Jahre 1666 in Danzig erschienener Kalender zu Händen gekommen, betitelt: »Neuer und Alter Schreib-Calender / Auffs Jahr nach unsers Herrn Christi Geburt / M.DC.LXVI. Auff den Dantziger / und umbliegender Oerter Horizont mit Fleiß gestellet von M. Friderico Büthnero, Matheseos Professore und Rectore zu S. Johan. — Danzig / Gedruckt durch David Fried.: Rheten / In Verleg. Christian Manßklap«. Das für den damaligen Standpunkt der Buchdruckerkunst mit ersichtlicher Sorgfalt ausgestattete interessante Druckheft enthält neben allerlei erbaulichen und ergötzlichen Mittheilungen, als da sind: Gesundheitsregeln für jeden Monat des Jahres, geschichtliche Rückblicke auf »Preußische Händel und Geschichten nach dem allgemeinen Auffstand der Preußen« (1283—1295), zeitgemäß gehaltene Erklärungen von Naturerscheinungen (Gewitter, Sonnen- und Mondfinsternisse, Seuchen u. dergl.) und »Gesichtern / so sich sehen lassen / wenn etwas sonderbahres Königen und Fürsten / Ländern und Städten vorstehet«, — auch eine das Postwesen berührende Notiz, welche uns Aufschluß giebt über den Umfang der Danziger Postverbindungen in damaliger Zeit. Dieser Postenlauf scheint sich übrigens einer gewissen Stetigkeit erfreut zu haben, da auch die folgenden Danziger Kalender bis zum Jahre 1707 dieselbe Notiz unverändert enthalten.

Wir lassen den Postbericht nachstehend folgen:

»Kurtzer Bericht, wie die Posten zu Dantzig ankommen und abreisen.

Sonn- und Montags kömbt keine Post an, reiset auch kein ab.

Dienstags und Freytags Morgens frühe, bey Aufschließung des Thors, Sommers und Winters, kömpt die Chur-Brandenburgische Post, mit den Leipzigern, Magdeburgischen, Berlinischen, Stettinischen, Lübeckischen, Hamburgischen, Amsterdammischen, Antwerpischen, Londischen, Frantzösischen, Italiänischen Brieffen an. Reiset selbigen Tages precise umb 12 Uhr wieder ab, auff Königsberg, nimbt Brieffe mit sich auff Mümmel, Goldingen, Liebau, Mietau in Churland, Riga, Rewel, Narwa, Dörpt in Liefland und Moscowien wie auch in Kauen und Wilda in Littauen.

Mitwochs und Sonnabends Morgens umb 7 Uhr kömpt die Chur-Brandenburgische Post von Königsberg an, reiset selbigen Tages umb 12 Uhr Mittags präcise wider ab. N. B. Und müssen die Brieffe ohnfehlbar umb 11 Uhr schon in die Post-Bud eingeschicket seyn, können sonsten nicht in die verschlossene Paqueten viel weniger in das versiegelte Felleisen gethan werden. Nimbt Brieffe mit sich auff Hinter und Vorpommern, Berlin, Leipzig, Dreßden, Magdeburg, Helmstadt, Braunschweig, Hanover, Minden, Herfordt, Bielefeld, Lippstadt, Hanau, Wesel, Cleve. Item Stettin, Rostock, Wißmar, Lübeck, Hamburg, Copenhagen, Oresond, Bremen, Cölln, Amsterdam, Antwerpen, London, Pariß, Lyon und andere Oerter in Frankreich, wie auch Venetien und Rom in Italien.

Donnerstags komt die Warschauische Post, und Wochentlich einmal, des Sommers umb 5 und 8 Uhr, des Winters gegen 10 Uhr oder auffs längste 12 Uhr, gehet am Freytag Abend vor Thorglockenleuten präcise, nimt Brieffe mit sich auff Marienwerder, Graudentz, Thorn, Warschau, Cracau, Lublin und andere Oerter in Pohlen.

Der Breßlauer Bote reiset wochentlich nur einmahl am Dienstag Abends, kömt Sommers am Dienstag vor Mittag, des Winters aber erst am Mitwoch, nimbt Brieffe mit sich nach Thoren, Breßlau, Brieg, Neuß, Troppen, Olmitz und Wien in Oesterreich“.

Akustische Warnungssignale für Schiffe. In der Sitzung der Polytechnischen Gesellschaft zu Berlin vom 21. November v. J. hielt Herr Veitmeyer einen Vortrag über die unter seiner Leitung erfolgte Aufstellung eines akustischen Signals an der Kieler Bucht. Schon längst habe sich das Bedürfniß fühlbar gemacht, neben den Leuchtsignalen auch andere zu besitzen, welche bei den häufig auf der See eintretenden, das Licht verdeckenden Erscheinungen, wie Nebel ꝛc. in Wirksamkeit treten könnten. Derartige Signale seien die Töne, welche durch mit Dampf oder comprimirter Luft getriebene Blasinstrumente erzeugt werden. Die für diesen Zweck vorgeschlagenen und erprobten Apparate, das Horn, die Dampfpfeife und die Sirene, zeigen annähernd dieselbe Tragfähigkeit des Tones, doch zeichne sich die in Amerika schon längere Zeit angewandte Sirene durch einen besonders auffallenden Ton aus, der sich namentlich bei größeren Entfernungen eigenthümlich erweise. Daher sei bei der ersten Aufstellung eines derartigen größeren Signalapparats bei Bülk an der Kieler Bucht die Sirene gewählt worden. Die Tragweite solcher akustischen Signale betrage 6 bis 12, ja unter Umständen bis 16 Seemeilen. Der Nebel ist ein besserer Schallleiter als die nebelfreie Luft; seitlicher Wind schwächt den Ton nur wenig. Ein Uebelstand für die akustischen Signale sei, daß sich bei Tage durch die ungleiche Erwärmung der Luft und des Wassers häufig in der Atmosphäre besondere Luft- oder Dampfschichten bildeten, welche den Schall nicht blos nicht weiter leiten, sondern sogar reflectiren. Bei Nacht komme dies nicht vor. Der in Bülk aufgestellte Apparat wirkt automatisch und können durch Erzeugung von Intervallen ganz bestimmte Signale gegeben werden. Der Ton wird durch 2500 Umdrehungen in der Minute erzeugt und durch ein Schallrohr von ungefähr 5 Meter Länge in einem Winkel von 120° gleichmäßig ausgebreitet.

Ueber den gleichen Gegenstand berichtete Herr W. H. Bayley anläßlich eines Besuches der Walzwerke von W. Barmingham & Co. in Manchester durch die Scientific

and mechanical society. Der Vortragende benutzte die in den genannten Werken vorhandenen Mittel gleichzeitig zu einigen Versuchen. Er ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß Schiffe im dicksten Nebel auf eine Entfernung von 3 bis 8 Meilen (engl.) je nach der Atmosphäre mit einander sprechen können.

Das von Bayley zu diesem Zwecke vorgeschlagene Hülfsmittel ist eine Dampfpfeife von hinreichender Größe und so eingerichtet, daß ein leichter Druck auf einen Hebel den vollen Dampfweg herstellt.

Je nach der Dauer des Druckes auf den Hebel kann man nun einen kurzen oder langen Schall hervorbringen, also ebenso wie mittelst der Morse-Telegraphenapparate Zeichen geben.

Herr Bayley wendete Dampfpfeifen von 8 bis 16 Centimeter Durchmesser an, deren Glocken sich so verstellen ließen, daß dieselbe Pfeife bei starkem und bei schwachem Dampfdrucke gebraucht werden konnte.

Mit einer Pfeife von 16 Centimeter konnte auf drei Meilen Entfernung telegraphirt werden. Bei seinen Versuchen wurde Bayley von den im Telegraphenbüreau angestellten Beamten unterstützt, welche ohne vorherige Uebung mit der Dampfpfeife sofort mit einander sprechen konnten.

Die Western Union Co. beförderte am 7. Dezember die Botschaft des Präsidenten in $30\frac{1}{2}$ Minuten von Washington nach New-York. Es wurden dabei 18 Leitungen verwendet. Die Botschaft enthielt ca. 13000 Worte.

(The telegraphic Journal.)

Der bekannte Australienreisende E. Giles, dessen größere Forschungsreise in den Jahren 1873 und 1874 in Nummer 12 des Postarchivs von 1875 Seite 379 kurz erwähnt worden ist, hat als Fortsetzung und Ergänzung der Expedition von John Roß eine neue Reise von der Fowler-Bai zum Torrens-See unternommen.

Nachstehend theilen wir den kurzen telegraphischen Bericht, welchen Giles über das Ergebniß seiner kühnen Unternehmung von Finniß Springs, dem eigentlichen Endpunkte seiner Reise aus erstattete, nach einer in Petermann's Geographischen Mittheilungen enthaltenen Uebersetzung mit.

»Ich verließ Youldeh, das 135 Engl. Meilen NNW. von der Fowler-Bai liegt, am 24. März (1873), nachdem mir Mr. Richards einen Eingeborenen verschafft hatte, der das Land eine Strecke weit gegen Osten kannte. Er führte uns zunächst nach Pylebung (64 Engl. Meilen), einem außerordentlichen Dammbau der Eingeborenen und einem Lehmbecken mit runder, 5 Fuß hoher Lehmmauer darum. Es ist als Arbeit der Eingeborenen ein staunenswerthes Ding. Von dort nach Whitegin, einem kleinen Felsenloch (30 Engl. Meilen). Von da erreichten wir nahezu nach Nordost hin Wynbring, ein schönes Felsenloch in der Spalte eines Granitfelsens, der bei 50 Fuß Höhe vielleicht 2 bis 3 Acker Areal einnimmt. Youldeh, Pylebung, Whitegin und Wynbring liegen alle in dem allerdichtesten Skrub: schwere rothe Sandhügel mit dichtem Mallee, Mulga, Acazia, Grevillia, Casuarina, Hakea und Spinifex; das abgestorbene Unterholz so dicht, daß die Kameele kaum von der Stelle kommen konnten. Wynbring lag 100 Engl. Meilen von Youldeh in der Richtung

von 0,10° S. Von da an kannte der Führer das Land nicht weiter; er erklärte, daß darüber hinaus »nichts, nichts« sei.

Wynbring verlassend kamen wir 220 Engl. Meilen weit durch den furchtbarsten Skrub, der nur einmal eine Unterbrechung von 30 Engl. Meilen durch offenes Land erlitt, nach einem Lehmbecken mit Wasser, das uns rettete. Die drei Pferde starben vor Durst, eines nach 65, das zweite nach 150, das letzte nach 168 Engl. Meilen. Wir gaben von dem Wasser, das die Kameele trugen, den Pferden so viel als möglich, bis wir nur noch 3 Pinten besaßen. Es herrschte große Hitze, Tag für Tag stand das Thermometer auf 102° im Schatten. Des Nachts zu reisen war unmöglich, weil wir sonst durch die Aeste des Skrub unsere Augen eingebüßt hätten. Die Strecke von 220 Engl. Meilen von Wynbring bis zu dem Lehmbecken wurde in 8 Tagen zurückgelegt, indem die Kameele durchschnittlich im Tag 28 Engl. Meilen marschirten. Sie sind erstaunliche, Ehrfurcht einflößende, wunderbare Thiere. Niemals zuvor habe ich Gott so sehr für etwas gepriesen, für solche Geschöpfe danke ich Ihnen und preise ich Gott.

Nachdem wir das Wasser gefunden hatten, war unsere Reise leicht; jeder ging und ritt abwechselnd. Ich berührte gerade den Rand von Lake Torrens.

Aus dem, was ich gesehen habe, schließe ich, daß eine ausgedehnte Skrubwüste von dreieckiger Gestalt vorhanden ist, deren Grundlinie an oder nahe dem Westufer des Torrens-See's liegt; ich glaube, eine Linie von Youldeh gegen Norden würde schon nach kurzer Entfernung hindurchgehen. Der von mir begangene Weg durchschnitt das Dreieck so ziemlich in seiner größten Längenausdehnung. Es besteht aus zwei Wüsten, die durch einen ca. 30 Engl. Meilen breiten Streifen offenen Landes von einander getrennt werden. Die westlichere und dichtere habe ich Richards Wüste benannt, aus Dankbarkeit gegen Mr. Richards für seine eigene Führung und die seines Eingeborenen; die östliche Roß-Wüste, denn diese war es, die Mr. John Roß Versuch vereitelte; er ging durch die östliche Wüste, drang aber nicht in die größere westliche ein.«

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 5. Berne, Février 1876.

Echange des lettres avec déclaration de valeur et des mandats de poste dans les relations de l'Union générale des postes. — Traitement des correspondances réexpédiées. — La conférence postale de Berne. — Nouvelle convention entre l'Allemagne et la France. — Le journal l'Union postale.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 2. Heft.

Ueber den Bau und die Entstehung der Mond-Oberfläche. Von Dr. Herrmann J. Klein. — Ueber gewisse beträchtliche Unregelmäßigkeiten des Meeres-Niveaus. Von Dr. J. Hann. — Ueber den Verlauf der Bewegungen im Universum. Von Dr. J. J. Müller. — Die Mehrheit bewohnter Welten und die Frage nach der Entstehung der Organismen. Von O. Zimmermann. — Neueres über die krankmachenden Schmarotzerpilze. Von Professor Dr. H. E. Richter. — Ueber die ungleiche Empfindlichkeit der Zweige gewisser Baum- und Straucharten gegenüber der Erwärmung zu verschiedenen Zeiten des Winters. Von Professor A. Tho-

maschek. — Zwei Forschungsreisen nach Neu-Guinea. Von G. Greffrath. — Astronomischer Kalender für den Monat Mai 1876. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Literatur.

3) **Deutsche Monatshefte.** 1876. Bd. VII. Heft 2.

Zu Artikel IV. der Verfassungs-Urkunde für das Deutsche Reich. — Die preußische außerordentliche Generalsynode 1875. — Die historische Kommission in München. — Die Wetterberichte der Deutschen Seewarte. — Zur Charakteristik der Bildungsbestrebungen der Gegenwart. — Das Allemannische Haus. — Der Offizier in der deutschen Dichtung. — Die orthographische Konferenz. — Chronik des Deutschen Reichs. — Monatschronik des Auslandes für September bis November 1875.

4) **Annalen der Physik und Chemie.** Herausgegeben von J. C. Poggendorff. Leipzig 1876. Stück 1.

Ueber die specifische Wärme der Gase; von E. Wiedemann. — Ueber die akustische Anziehung und Abstoßung; von V. Dvořák. — Ueber flüssige Lamellen; von Sandhaus. — Ueber den Zusammenhang der galvanischen Induction mit den elektrodynamischen Erscheinungen; von E. Edlund. — Mittheilungen aus dem mineralogischen Institut der Universität Straßburg. (Fortsetzung.) — Die Reibungsconstante einiger Salzlösungen und ihre Beziehungen zum galvanischen Leitungsvermögen; von O. Grotrian. — Bemerkungen zu Edlund's Erwiderung auf zwei der unitarischen Theorie der Elektricität gemachte Einwürfe; von W. Weber. — Ein neues Chromatrop; von H. Morton. — Ueber die thermo-elektrischen Eigenschaften des Kalkspaths, des Berylls, des Idokrases und des Apophyllits; von W. Hankel. — Das Vorkommen des Stickstoffeisens unter den Fumarolenprodukten des Aetna und die künstliche Darstellung dieser Verbindung; von O. Silvestri. — Ueber die Vergleichung von Distanzen nach dem Augenmaaß; von H. Messer. — Prophezeiung von Regen bei hohem Barometerstand mittelst des Spektroskops; von Piazzi-Smith.

5) **Revue des deux mondes.** Tome onzième. Février 1876.

Le fiancé de Mlle. Saint-Maur. II. part, par M. Victor Cherbuliez. — Une secte religieuse et politique en Danemark. Grundtvig et ses doctrines, par M. George Cogordau. — Les souvenirs du médecin de la reine Victoria. II. Le progrès et la mort de la reine Caroline, par M. Saint-René Taillandier. — Les maîtres d'autrefois. Belgique-Hollande. II. L'école hollandaise, Paul Potter, par M. Eugène Fromentin. — Les plantes carnivores d'après de récentes découvertes, par M. J. E. Planchon. — El resucitado. Souvenir de la guerre de l'indépendance en Espagne, par M. A. Fiévée. — Les prévisions des pessimistes pour le printemps prochain, par M. G. Valbert. — Chronique de la quinzaine. — Essais et notices. La Savoie industrielle. — Bulletin bibliographique.

6) **The Geographical magazine.** Edit. by Cl. R. Markham. London. February 1876. No. 2.

Cameron. — Introduction of the cultivation of caoutchouc-yielding trees into British India. — On former physical aspects of the Caspian (Mayor Herbert Wood). — Dr. Beccari's recent visit to New-Guinea (Prof. H. H Giglioli). — Reviews »Kashmir and Kashghar«, »Gorilla Land and the Cataracts of the Congo«, »The southern states of North America«, »Nebraska, Marocco and the Moors«. — Cartography. — Log book. — Correspondence. — Proceedings of geographical societies at home and abroad.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 6. Berlin, März. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

20. Zur Anlage unterirdischer Telegraphenleitungen.

Von Herrn Telegraphen-Secretair A. Hottenroth in Dresden.

Es soll bekanntlich ein größerer Versuch gemacht werden, unterirdische Telegraphenleitungen anzulegen und zu betreiben. Daß dieser Versuch allseitig und vollständig gelinge, ist von unendlicher Wichtigkeit.

Da die Erfahrung mit unterirdischen Leitungen noch gering, das Endresultat zwar sicher, aber gewiß verbesserungsfähig ist, so hat das Projekt das Interesse aller Telegraphen-Techniker in erhöhtem Maße wachgerufen. Auch mich beseelt der Wunsch, das Unternehmen mit meinen geringen Kräften nach Möglichkeit zu fördern.

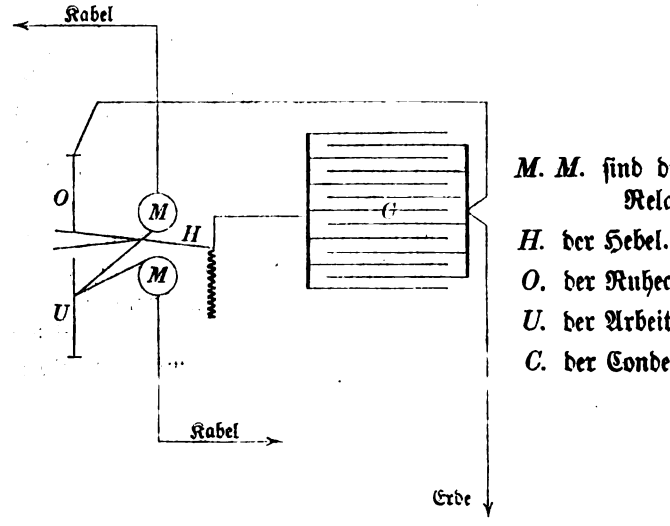
Die unterirdische Linie soll von Berlin nach Halle durch ein siebenaderiges Kabel längs der Kunststraße angelegt werden. Die Kabel haben aber bekanntlich ein sehr bedeutendes Gewicht und können auf dem Lande deshalb nur in Stücken von entsprechender Länge gelegt werden. Die Enden werden dann vereinigt, entweder mittelst Splissung, oder mittelst Klemmen in Untersuchungsbrunnen. Die Splissung ist weit sicherer und besser wie ein Untersuchungsbrunnen. Selbst bei der sorgfältigsten, wasserdichten Anlage eines Untersuchungsbrunnens unter der Oberfläche der Erde kann die feuchte Luft nicht abgehalten werden, es schlagen sich fortwährend Wasserdämpfe an den Verbindungsklemmen und Drähten nieder, die, wie die Erfahrung vielfach dargethan, unausgesetzt zu ganz bedeutenden Stromverlusten Veranlassung geben. Untersuchungsbrunnen werden der Bequemlichkeit wegen nicht

gänzlich zu umgehen sein und sind dann oberirdisch anzulegen. Dieselben sind aus entsprechend weiten eisernen Röhren, die mindestens ¾ Meter aus der Erde hervorragen, zu construiren und an die Seite des Materialien-Banquets der Kunststraße aufzustellen. Die Kabelenden werden in diesen Röhren heraufgeführt und die einzelnen Adern entsprechend durch Klemmen mit Ebonitunterlage vereinigt. Bedingung ist es nun, daß diese Röhren den Luftzutritt zu den Verbindungsklemmen von allen Seiten ungehindert gestatten, demnach oben offen, mit Schlitzen oder Löchern versehen sind und zur Abhaltung des Regens, mit einem weit übergreifenden Schutzdache überdeckt werden. Die Röhren sind bis nahe an die Klemmen, das Kabel umhüllend, mit einem schlechten Wärmeleiter anzufüllen.

Die vorerwähnte unterirdische Linie wird durch einige Städte hindurch geführt und empfiehlt es sich, in diesen Städten Untersuchungsstationen zu errichten. Auf die Einrichtung und Ausstattung dieser Untersuchungsstationen geht nun hauptsächlich mein Vorschlag.

Ich nehme an, daß die unterirdischen Leitungen mit Morse- oder Hughes-Apparaten betrieben werden sollen. Der Vorgang der statischen Induction und der Einfluß derselben auf den Betrieb einer unterirdischen Leitung ist bekannt. Er äußert sich am nachtheiligsten in der verzögerten Entladung des Kabels und in dem sogenannten Rückstrome auf die Empfangsapparate. Diese Nachtheile sucht man unschädlich zu machen durch Einschaltung von Ausgleichungs- resp. Gegenbatterien; sie können indessen bei einer unterirdischen Linie noch auf andere Weise behoben werden, indem man Untersuchungsstationen in ein Kabel einschaltet und diesen das Geschäft des Entladens überträgt. Je mehr solcher Untersuchungs- bz. Entladungsstationen man in ein Kabel einschaltet, desto schneller und vollständiger wird es entladen werden. Man kann nun auf einer solchen Station ein Relais in das Kabel einschalten, welches nach jedem Zeichen das Kabel einen Augenblick mit der Erde verbindet, oder, was besser ist und ich hiermit vorzuschlagen mir erlaube, man schaltet in die Leitung ein Relais, verbunden mit Fizeau's Blättercondensator so ein, daß der Condensator abwechselnd mit dem Kabel und dann mit der Erde verbunden wird.

Die nachstehende Skizze zeigt diese Einschaltung.



M. M. sind die Elektromagnete des Relais.

H. der Hebel.

O. der Ruhecontact.

U. der Arbeitscontact.

C. der Condensator.

Die Magnetisirungsspiralen sind mit ihren Enden nach jeder Seite mit dem Kabel, in der Mitte, mit dem Arbeitscontact des Relais verbunden.

Der Hebel steht mit der Collectorplatte, der Ruhecontact mit der Condensatorplatte des Condensators und durch diese mit der Erde in Verbindung.

Der Vorgang ist nun folgender: sobald ein Strom durch das Kabel entsendet wird, werden außer dem Empfangsapparate sämmtliche eingeschaltete Relais in Bewegung gesetzt. Die Relaishebel berühren den Arbeitscontact und verbinden dadurch das Kabel mit der einen Seite des Condensators. Der Condensator wird die Stromstärke des jetzt bereits geladenen Kabels wenig ändern und tritt noch nicht in Wirksamkeit. Sobald aber der galvanische Strom auf der gebenden Station unterbrochen wird und der Rückstrom auftritt, nimmt der Condensator diesen auf und ladet sich. Damit der Condensator den Rückstrom vollständig aufnehmen kann, muß derselbe noch eine kleine Weile mit dem Kabel in Verbindung bleiben und hat der Relaishebel zu dem Zwecke noch eine Contactfeder auf der einen Seite, welche noch einen Moment mit dem Arbeitscontact in Berührung bleibt, während der Hebel sich bereits aufwärts bewegt. Im nächsten Augenblicke berührt aber der Relaishebel den Ruhecontact und wird nun auch der Condensator entladen. Der Condensator und das Kabel sind nunmehr beide entladen und das letztere zur Aufnahme eines neuen Stromimpulses befähigt. Daß dieser ganze Vorgang schneller beendet ist, als die Zeichen gegeben werden können, ist wohl zweifellos.

Es wird noch hervorgehoben, daß der Rückstrom keinen Einfluß auf das Relais haben wird, da derselbe den gleichen magnetischen Gegensatz an beiden Polen des Elektromagnets erzeugt.

Die Erfahrung dürfte zeigen, wie groß der Condensator genommen werden muß; wahrscheinlich mindestens so groß, wie die Mantelfläche der Strecke des Leitungsdrahtes, für welche der Condensator wirken soll. Der Gesammtwiderstand des Kabels wird zwar durch die eingeschalteten Relais etwas erhöht, doch dürfte der Widerstand dreier Relais, die ich z. B. für eine Strecke von Berlin nach Frankfurt a. M. für genügend halte, kaum ins Gewicht fallen; auch könnte ja der Widerstand der Relais vermindert werden. Die ganze Einschaltung und Einrichtung ist so einfach und so unabhängig vom Betriebe des Kabels, daß Störungen dadurch kaum jemals zu befürchten sein werden. Wegen des letzteren Grundes empfehle ich nicht eine momentane directe Berührung des Kabels nach jedem Zeichen auf einer Zwischenstation mit der Erde.

Obgleich nur theoretische Erwägungen mich zu dem mitgetheilten Resultat geführt, hege ich doch die Ueberzeugung, daß die angegebene Einschaltung eines unterirdischen Kabels sich bewähren und den Submarintaster, oder auch den Switch, ebenso Ausgleichungs- und Gegenbatterieen auf den beiden Endstationen entbehrlich machen wird und daß die Morse- bz. Hughes-Apparate in gewöhnlicher Weise werden eingeschaltet werden können. Sollte man wider Erwarten dennoch eine Gegen- resp. Ausgleichungsbatterie brauchen, so ist dieselbe gleichfalls besser auf den Zwischenstationen vertheilt und zwar zwischen Relaishebel und Arbeitscontact einzuschalten.

Etwaige Bedenken gegen die Anwendung des Condensators sind mir nicht entgangen, konnten jedoch befriedigend beantwortet werden. Die Ueberwachung, welche die Untersuchungsstationen über den Zustand und das Verhalten abgegrenzter Theile des Kabels jederzeit gewähren, ist sicherlich auch ein nicht zu unterschätzender Vortheil.

21. Aus den Anfängen der preußischen Landespost.

Ein Bericht über das Danziger Postwesen vom Jahre 1661.

(Mitgetheilt von Herrn Ober-Postsecretair R. Schück in Danzig.)

Bei dem Regierungsantritt des großen Kurfürsten finden wir die öffentlichen Verkehrsanstalten in seinen Landen noch wenig geordnet. — Der Scharfblick Friedrich Wilhelms hatte bald erkannt, daß die Hebung der Verkehrsanstalten von der größten Wichtigkeit sei. Was Friedrich II. zum Ausdruck brachte:

> »Diese, in einzelne Theile zerrissenen und unterbrochenen Lande müssen einander genähert werden«,

war schon die Richtschnur der Verwaltung seines großen Vorgängers gewesen.

Bereits 1646 wurde die Herstellung eines Haupt-Postkurses von Memel nach Cleve angeordnet. Die Ausführung dieses großartigen Planes war schwer. Die territorialen Verhältnisse machten Eingriffe in mancherlei Rechte und Einrichtungen erforderlich, die nicht aufgegeben werden sollten. Dem festen Willen des Kurfürsten gelang es, seine Pläne durchzuführen, und bei seinem Tode finden wir den großen Kurs, welcher die Landestheile der Monarchie verband, in vollem Gange.

Streitigkeiten der verschiedensten Art waren theils durch diplomatische Schachzüge, theils durch das Recht des Stärkeren zum Austrag gekommen. Unter jenen Streitigkeiten wegen der Ausübung von Postgerechtsamen sind die mit dem Freistaat Danzig und mit der Krone Polen bemerkenswerth.

Nachdem die Herrschaft des Deutschen Ordens vernichtet und Westpreußen unter polnische Herrschaft gekommen war, rettete die alte Hansestadt Danzig ihre politische Selbstständigkeit durch einen Vertrag mit Polen. Letzteres übernahm den Schutz der Republik Danzig, erlangte dagegen bestimmte Rechte in deren Verwaltung. Im Laufe der Zeit hatte Danzig nach Außen hin seine Bedeutung mehr und mehr verloren. In gleichem Maße hatten die Könige von Polen ihren Einfluß auf die Verwaltung Danzigs erweitert.

Man war zu schwach, um angefochtene Rechte durch thatkräftiges Handeln zu schützen, man begnügte sich mit weitschweifigen Protesten und schriftlichen Auseinandersetzungen.

Die vortrefflich geordneten und reichhaltigen Danziger Archive gewähren ein umfassendes Material über die Streitigkeiten Friedrich Wilhelms mit dem Freistaate wegen der Anlage von Posten. Ueberdies vereinigt ein Manuscriptband der Stadtbibliothek in Danzig viele urkundliche Schriftstücke über jene Vorgänge (168 fol. h.). In Stephans »Geschichte der preußischen Post« (Seite 22 ff.) haben diese Conflicte ihre Darstellung nach den preußischen Archivquellen gefunden. Im Danziger Material haben wir Gelegenheit, die Ereignisse nach der Darstellung der Gegenpartei kennen zu lernen. Zu diesem Zwecke dürfte ein Bericht über die Ereignisse bis 1661, verfaßt vom Danziger Rathsherrn Dr. Jakob Westhoff, hier einen Platz verdienen.

Für das Verständniß derjenigen Leser, welchen Stephans Geschichte der preußischen Post nicht zugänglich ist, möge eine gedrängt gehaltene Uebersicht der Thatsachen vorangeschickt werden.

Seit dem Jahre 1640 hatte der Danziger Rath von der Kaufmannschaft die Verwaltung des Postwesens übernommen. Es bestanden folgende Verbindungen:

1. Von Danzig über Stettin nach Hamburg, zur Vermittelung des Verkehrs mit Süddeutschland, Frankreich, Holland und den überseeischen Ländern. Diese Poststraße stammte schon aus der Zeit der Hansa-Botenzüge, seit 1629 war der Kurs mehr geregelt worden. Seit 1649 bestanden wöchentlich zwei Verbindungen. Die Danziger Postreiter überbrachten die Briefpackete bis Stettin, und wechselten sie dort mit den Hamburger Boten aus.

2. Ein Bote des Königsberger Rathes besorgte die Briefe von dort bis Danzig, wo er sein eigenes Ablager, »den Königsberger Keller«, hatte. In diesem theilte er die mitgebrachten Briefe aus, nahm die aufgegebenen an, und ging mit den ihm vom Danziger Boten aus Stettin überkommenen Briefbunden nach Königsberg zurück. — Im Jahre 1646 übernahm der große Kurfürst die Verwaltung des Königsberger Postwesens trotz der Proteste des dortigen Rathes. Der städtische Botenmeister Martin Neumann wurde kurbrandenburgischer Postmeister.

Er beanspruchte das bisher dem Königsberger Rathe gewährte Ablager in Danzig. Die Forderung des Danziger Rathes, eine gleiche Vergünstigung in Königsberg zu erlangen, wurde abgelehnt.

Neumann legte nach Vereinbarung mit dem Danziger Rathe eine Reitpost von Königsberg nach Danzig mit der weiteren Verbindung zwischen Königsberg nach Memel an. In letzterem Orte fand die schwedische Post nach Riga Anschluß. Die neue Post ging zweimal wöchentlich und wurde durch reitende, stationsweise wechselnde Postillone befördert, die für den kurfürstlichen Postdienst vereidet waren. Die Auswechselung der Felleisen erfolgte gegenseitig in Pillau.

Trotz der Einigung fehlte es nicht an Reibungen. Der Danziger Rath suchte seine Forderung eines Ablagers in Königsberg wiederholt geltend zu machen, und untersagte den kurfürstlichen Postillonen den Eintritt in die Stadt Danzig. 1650 ließ dagegen die kurfürstliche Regierung zu Königsberg den Danziger Postmeister Salzsieder, welcher die Annahme und Vertheilung von Briefen in Königsberg vornahm, verhaften.

Zwei Danziger Postillone, welche versuchten, Briefe mit Umgehung der Auswechselung nach Königsberg zu bringen, wurden ebenfalls festgenommen. Der kurfürstliche Postdirector Matthias brachte nun eine neue Uebereinkunft zu Stande, wonach die Auswechselung der Postpackete im Grenzkruge zu Narmel (frische Nehrung) stattfinden sollte. Gleichzeitig wurde das Abrechnungsverfahren neu vereinbart. Drei Jahre später erlangte der Kurfürst den Besitz von Hinterpommern. Das längst vorbereitete Project einer brandenburgischen Post Memel-Königsberg-Stettin wurde jetzt ausgeführt.

Der Kurfürst setzte die Stadt Danzig von seinen Absichten in Kenntniß, verlangte, daß der Rath »seine Post aufheben, seine in Pommern ausgesetzten Postpferde einziehen und den Grenzort für die Auswechselung bestimmen solle«. Alle Proteste Danzigs waren fruchtlos. Gestützt auf einen Geleitsbrief des Königs von Polen wurde die Anlage des Kurses von Memel über Königsberg, Heiligenbeil, Elbing, Marienburg, Dirschau, Stolp, Schlawe, Cöslin, Naugard nach Stargard befohlen, und die Königsberg-Danziger Reitpost aufgehoben. Matthias vereinbarte sich mit der schwedisch-pommerschen Verwaltung.

Als Danzig dem Kurfürsten den Durchzug seiner Post durch städtisches Gebiet verweigerte, wurde mit Genehmigung des Woiwoden von Pommerellen im Dorfe Straschin (etwa zwei Meilen von Danzig) eine brandenburgische Station errichtet, und so das Danziger Territorium umgangen. Den auf diese Weise isolirten Danzigern blieb nichts übrig, als nachzugeben. Am 18./26. Juni 1654 kam ein Vertrag zu Stande, wonach dem Kurfürsten die Errichtung eines Postamtes in Danzig und der Durchzug der brandenburgischen Posten durch Danziger Gebiet gestattet wurde.

Die Annahme und Vertheilung der Ortsbriefe blieb den Danziger Stadtpostmeistern vorbehalten; von jedem Briefe sollten sechs Groschen (polnisch) Porto erhoben werden, davon 5 dem kurfürstlichen, 1 dem städtischen Postamte zukäme; nach Ankunft der pommerschen Post sollte den Danziger Kaufleuten Zeit zur Antwort auf die Briefe gelassen werden, bevor die Post weiter und zurück ging. Das Verhalten des kurfürstlichen Postmeisters wurde der Controle der Danziger Postherren (Rathsmitglieder, welche die Aufsicht über das Boten- bz. Postwesen führten) mit unterstellt.

Als kurfürstlicher Postmeister wurde Johann Stoeckel eingesetzt, als Stadtpostmeister fungirten Salzsieder und Beucke.

Gegenseitig wurden bald Beschuldigungen über Eingriffe und Uebervortheilungen erhoben. Der Kurfürst nahm die Partei seines Beamten und stellte das Ansinnen an den Danziger Rath, ihm die Verwaltung des dortigen Postwesens allein zu überlassen. Der Rath sah in diesem Vorschlage eine Vergewaltigung. Salzsieder eilte mit den Beschwerden des Rathes nach Warschau, um sie dem Könige und dem Senate vorzutragen.

Die Danziger Beschwerden fanden am polnischen Hofe Unterstützung durch verschiedene Einflüsse. Der Graf von Taxis, dessen Ansprüche auf das Postregal in den brandenburgischen Landen Kurfürst Friedrich Wilhelm energisch zurückgewiesen hatte*), fand hier Gelegenheit zur Rache. Der Bischof von Cujawien, dessen Gebiet bis dicht an die Thore Danzigs reichte, und der mit Eifersucht und Besorgniß die Fortschritte der brandenburgischen Herrschaft betrachtete, suchte seinen Einfluß im Sinne der Danziger Proteste geltend zu machen. Vor Allem intriguirte die Königin selbst aus persönlichen Gründen gegen den Kurfürsten. Auf Vorschlag des Kron-Generalpostmeisters Carlo de Montelupi beschloß König Casimir den Conflict in eigenem Interesse zu beenden, indem der strittige Besitz für Polen in Anspruch genommen wurde.

Die Danziger hatten an ihren Schutzherrn das Verlangen gestellt, ihre staatliche Selbstständigkeit zu vertheidigen; statt dessen hatte der Schutzherr nur seine eigenen Interessen verfolgt. Ein Günstling und Landsmann Montelupi's, der Genuese Franz de Gratta, wurde Ende 1654 zum Königlich polnischen Postmeister in Danzig ernannt. Salzsieder und sein Amtsgenosse wurden als Untergebene des de Gratta zwar in ihren Aemtern belassen, in Wahrheit war aber das Stadtpostamt beseitigt.

In einer zwischen de Gratta und Matthias abgeschlossenen Convention vom 30. Mai und 30. Juni 1655 räumte man dem Kurfürsten Vortheile ein. Stöckel erhielt ein eigenes Postamt in Danzig, unter ihm stand der dem Kurfürsten und

*) Vgl. Stephan, Gesch. der preuß. Post S. 38 ff.



zugleich dem Rathe verpflichtete Stadt-Postverwalter Hans Hornemann. Salzsieder erhielt aus der kurfürstlichen Kasse jährlich 600 Thaler.

De Gratta, mißgünstig auf das an Umfang und Einnahmen wachsende brandenburgische Postwesen, suchte dasselbe bei seinem Hofe in Warschau, wie bei den Danziger Kaufleuten, zu verdächtigen. Der Rath, welcher die früher erlittenen Niederlagen nicht verschmerzen konnte, wartete nur auf günstige Gelegenheit zur Rache und zur Verdrängung des kurfürstlichen Einflusses.

Die Strömung am polnischen Hofe war dem Kurfürsten nicht günstig, insbesondere lieh die Königin allen Ränken gegen denselben geneigtes Ohr und thätige Beihülfe.

Bei den Verhandlungen zum Frieden von Oliva 1660 war vereinbart worden, das Postwesen in regelmäßigem Gange zu erhalten. Auf de Gratta's Vorstellungen und durch den Einfluß der Königin wurde die Forderung, daß der Kurfürst sein Danziger Postamt aufgebe, in die Bedingungen für die Uebergabe von Elbing aufgenommen. Der Danziger Rath hob gleichzeitig die 1655 mit dem Kurfürsten getroffene Vereinbarung auf, und verlangte die Beförderung der Posten bis zu den beiderseitigen Grenzen. Als Auslieferungspunkt wurde Wutzkow in Pommern bestimmt.

Der Kurfürst verlegte sein Danziger Postamt nach diesem Orte. Da jedoch die Uebergabe Elbings nicht erfolgte, hielt sich der Fürst nicht mehr gebunden, seinerseits die Vereinbarungen zu erfüllen.

De Gratta hatte die Zwischenzeit benutzt, um eine eigene Post nach Stettin herzustellen und zu diesem Zwecke die Genehmigung des schwedischen Statthalters in Pommern erhalten. Polnische Postillone ritten trotz der vom Kurfürsten erlassenen Warnungen durch brandenburgisches Gebiet, sie vertheilten und empfingen Briefe und Packete. Sofort richtete der Kurfürst an die neumärkische Regierung in Cüstrin den Befehl, die polnischen Postillone verhaften zu lassen. Dies geschah; die Postillone wurden nach Cüstrin gebracht, die bei ihnen vorgefundenen Briefschaften der Landespost überwiesen. Der schwedische Statthalter in Stettin suchte sich als Beschützer der de Gratta'schen Posten aufzuwerfen. Er protestirte im Namen seines Souverains gegen jene Gewaltmaßregeln, und schickte im Dezember 1660 bewaffnete Reiter mit versteckten Briefpacketen von Stettin nach Danzig ab. Durch die Wachsamkeit der kurfürstlichen Behörden wurde auch dieser Versuch vereitelt.

Am polnischen Hofe war man über den Kurfürsten schwer erzürnt, und beide Theile bereiteten sich mit bewaffneter Hand auf das Kommende vor. Der brandenburgische Gesandte in Warschau, von Hoverbeck, suchte vergeblich darzulegen, wie seinem Souverain Unrecht geschehen sei, die dem Kurfürsten feindlichen Elemente behielten lange Zeit die Oberhand.

Am 25. Januar 1661 wurde der frühere brandenburgische Postmeister in Danzig, Hans Hornemann, auf einer Reise nach Wutzkow von dem polnischen Lieutenant von Bielinski an der Spitze von 60 Reitern überfallen und als Gefangener nach Warschau gebracht. Auch Schweden drohte dem Kurfürsten mit Repressalien.

Der Kurfürst schrieb dem König von Polen, er werde dem Boten, welcher seine und seiner Gemahlin Briefe beförderten, keine Hindernisse in den Weg legen, er bedinge sich jedoch das Recht, diese Kuriere zu untersuchen, ob sie nicht andere als der Majestäten Briefe bei sich führten. Fremde Posten werde er niemals in seinen Staaten dulden.

Wir lassen nun den Westhoff'schen Bericht folgen:

»Information vom Postwesen in Dantzig. Anno 1661 den 30. Martii aufgesetzet:«

»Es hat die Stadt Dantzig von undencklichen Jahren her es mit der Stadt Hamburg also gehalten, daß zu Beförderung der Commercien in Beyden Städten Sie ihrer Kauffleute Brieffe durch eigene darzu bestellete Bothen überbringen lassen und Zwar Anfangs mehrentheils auf Wagen, so zwischen diesen Städten stäts auff und niedergefahren, dergestalt, daß den Dantzigern ist frey gestanden, dieselbe von dannen biß in Hamburg zu bringen, und den Hamburgern gleichfals nachgegeben, oder nicht gewähret worden, die von dannen kommenden Brieffe auch in Dantzig abzugeben. Wann aber etwas schleuniges zu notificiren vorgefallen ist, so haben sie darzu ihre Expressen gebrauchet, welche zu Pferde dann und wann auch von den Kauffleuten sind abgeschicket worden. Auf gleiche Weise ist es auch zwischen Dantzig und Königsberg mehrentheils gegangen, und haben sich die Obrigkeiten aller Orthen daran nicht gros gekehret, sondern die Kauffleutte damit zufrieden gelassen, außerhalb daß sie den Postbedienten jederzeit eine gewiße ordre vorgeschrieben haben, damit Sie die Kauffmannschaft nicht nach Belieben übersetzen und beschweren möchte.

Nachmals hat man sich verglichen, daß man die Posten wollte lassen geschwinder gehen, und hat Postreuter darzu gebrauchet, welche die von hinnen auf Hamburg gehende Brieffe zu Stettin haben ablegen und hingegen die von Hamburg kommende alda empfangen müßen, wozu Sie auff gleiche Unkosten daselbst eine gewiße Person bestellet, darmit alles desto richtiger zugehen möchte.

Unterweges aber hin und wieder ihre Pferde ausgesetzet, welches die Hertzoge in Pommern also, weil es zu der Commercien besten angesehen, ohn eintzig Contradiction haben gutwillig geschehen laßen.

Wie aber die alten Bothen zu Königsberg gestorben, so hat die Stadt damit einen verarmten Kauffmann, Hans Brünsing genanndt, Belehnet, welcher aber nachmals einiger Unrichtigkeit halber von dem Rigischen Postmeister ist beschuldigt worden. Da solches an die Herren Regiments-Rähte gebracht, haben Sie Selbigen zu removiren begehret, und an dessen Stelle einen Cantzelei-Bedienten Martin Neumann zum Postmeister vorgeschlagen, welchen Sr. Churfürstl. Durchl. auch ungefähr im Jahr 1646 Bestättigt hatt, wiewohl sich die Stadt Königßberg dargegen gesperret, und eine geraume Zeit wie die Regierung diesen vorgedachten Churf., also auch Sie in diesen ihren Postmeister maintenirt hatt, bis der Churf. Postmeister sich mit dem Dantziger Postmeister geeiniget, daß Sie ihm alleine die Dantziger Brieffe zuschicken sollten.

Nachdeme solches geschehen, hat dieser Churfl. Postmeister auch die Dantziger gantz davon abdringen, die Post von Königsberg biß in Dantzig allein Bestellen und haben wollen, daß der Stadt Dantzig Postknechte solten abgeschaffet und hingegen nur alleine die Seinige darzu gebrauchet werden, welche Sr. Churfl. Durchl. mit Eiden verbunden wären, zu welchem Ende Er dann auch schrifftliche ordre vorgezeuget, in welcher ihme solches von Sr. Churfl. Durchl. express anbefohlen wäre. Wie nun E. Rath der Stadt Dantzig solches nicht hat geschehen lassen wollen, sondern Begehret, daß was die Churf. in Dantzig haben wolten, Sie auch den Unsrigen in Königsberg gestatten möchten, ist doch solches nicht zu erhalten geweßen, sogar, daß auch der Hans Saltzsieder, darüber als violator regalium Suae Serenitatis

Electoralis zu Königsberg von den Herrn Regiments-Räthen ist zur Hafft condemniret worden, da dann nach vielen Aus- und Einreden es endlich Bey der von Seiten Sr. Churfl. Durchl. vorgeschlagenen modo der Abwechßelung hat verbleiben müßen, obgleich die Stadt Dantzig Selbige zum höchsten dissoadiret und daß einem jedweden nach Belieben per alterius territorium seine Posten zu schicken frei sein möchte, lieber gesehen hätte.

Hierauff ist die Abwechselung anfangs nach der Herrn Regiments-Räthe Vorschlag, welchen Sr. Churf. Durchl. nachmahls approbiret, auf die Pillau veraccordiret, Bald aber auch von denselbigen wieder aufgehoben und nach Narmel verleget worden.

Ob nun gleich diese Abwechselung zu Narmel dergestalt der Stadt Dantzig wieder ihren Willen aufgedrungen worden, So hatt sich dennoch Sr. Churf. Durchl. zum praetext gebrauchet, und wie Sie Dero hinter Pommersche Lande in Besitz genommen, der Stadt ansagen laßen, daß Sie Dero Postpferde von dannen solten erheben, weil Sr. Churfl. Durchl. gemeinet wäre, ihre eigne Hof-Post von Memel ab biß nach Cleve anzulegen, und deswegen nicht gestatten könte, daß einige andere Posten sich derselben Straßen gebrauchten, woselbsten Sie die ihrige angestellet hätte, umb so vielmehr, da die Stadt Dantzig solches vorhin in ihrem territorio also angeordnet, und die Churf. Post durch das Antheil der Nehrung so nach der Stadt gehörte, nicht hätte wollen passiren laßen. Selbige inculpation wie Sie E. Rath unvermuthet vorgekommen, hat mann durch eine Abschickung Bey Sr. Churfl. Durchl. abzulegen gesucht, und darbey deduciren laßen, wie ungütlich der Stadt hierinnen geschehe, daß man dieselbe nicht allein ihres von undencklichen Jahren durch die Hinter-Pommersche Lande geführten Bothen Wesens beraube, sondern Sie noch darzu Beschuldigen wolle, daß man solches ex lege talionis gegen Sie zu verhängen Befuget wäre, da doch das Contrarium Zur Genüge dargethan werden könte, daß nicht die Stadt, sondern die H. Churf. ministri die neuerung wegen der Abwechselung eingeführt hätte.

Sie blieben aber einen Weg als den andern dabey, daß es nicht anders seyn könte, es müße auch alhier zur Abwechselung kommen, weswegen denn die Stadt Stolp vorgeschlagen ward.

Weil aber der Stadt solches nicht annehmlich war, und die inmittelst mit dem Gedancken umbging, eine andere Poststraße zu suchen, da Sie nur auf eine Meil 7 oder 8 das Churfl. Territorium zu berühren hätten, durch welche man schlechter Dinges entweder zu Fuße oder mit einem Durchritt ohn absitzen konmen könte, und darzu keine Bequemere vorfiel, als dieselbe, so anitzo von Mons. di Gratta über Schoeneck, Conitz, Schlochau, Landeck und Tempelburg gebraucht wird, (wodurch Sie dann vermeinte Sr. Churfl. Durchl. zu obligiren, daß Sie auf billigere Mittel sich würde vergleichen müssen, Sintemahl die Stadt hiedurch die vorige Richtigkeit würde können erhalten, der Churf. aber nicht, als deßen Post in einem Tage mit einem Durchritt das Königl. territorium nicht würde passiren, und also auch nicht so geschwinde überkomnen können). So hat Sr. Churfl. Durchl. sich dagegen mit einem Königl. Paße versehen, in welchem ihr verliehen wardt, auch auf Königl. Grunde Dero Posten zu versetzen, uns aber Theils per interventionem deß di Gratta selbige Straß ungewiß gemachet, Theils auch per mandata Electoralia gar verbothen, und zuletzt nichts übrig gelaßen, als entweder zu Straschin abzuwechßeln, oder daß mann die Churf. Post gar durch die Stadt zugehen erlauben thät. Wie nun E. Rath bey der

Abwechselung allerhand Unterschleiff und Ungemach, ja auch Auffhaltung der Brieffe und Verhöherung des Brief-ports Besorget, so hat man aus höchster unumbgänglicher Nothwendigkeit sich zu dem andern resolviren, und exemplo Deren zu Amsterdam, ja der Schwedischen Pommerischen Regierung selbst eine frembde Post zu Besserer Commodität der Commercien in die Stadt nehmen, und sich der Churf. mit bedienen müßen. Dabey man aber praecaviret hat, daß solche Einnehmung der Churfl. Hoff Post der Stadt Rechten solte unschädlich seyn, der Churfl. Postverwalter der Stadt zu gleichmäßiger Treu in Verrichtung seines Postdienstes verbunden werden, auch von der Stadt wegen einen bey Sich leiden, welcher auch aus den Posteinkünfften solte belohnet werden, und insonderheit Sich die direction und inspection der Postherrn unterwerffen, damit alles desto richtiger und besser zugehen möchte. Dieser Vergleich hat nun so lange gewähret, biß Sr. Königl. Mayt. unser gnädigster König und Herr gut Befunden hat, Dero Concession wieder einzuziehen, den verliehenen pass zu revociren, und in den Churf. zu dringen, daß, wofern er die Stadt Elbingen haben wolte, Er zuvor die Post in Dantzig abstehen und Selbige Sr. Königl. Mayt. Bedienten einräumen müsse. Hierauff erfolgte, daß anfänglich der Hr. von Overbeck im Nahmen Sr. Churfl. Durchl. von E. Rath durch eine Frage Begehrte Berichtet zu seyn, ob und wie Sich E. Rath Bey den gemachten Vergleich zu mainteniren gedächte, und wie Er darauff keinen andern Bescheid erhielt, als daß man die billigkeit desselben Sr. Königl. Mayt. remonstriren und bey derselben diese Enderung verbitten wolte, da kam hernach H. Michael Matthiaßen, kündigte den Vertrag auff mit dem Anhange, daß Sr. Churfl. Durchl. entschlossen wäre, ehestens Dero Hoff Post von Dantzig wegzunehmen und ihr Postwerck a parte zu führen.

Und weil deswegen in und bey Elbingen eine gewiße Zusammenkunfft gehalten werden solte, so wardt jemandt dahin abgeordnet, dergleichen remonstrationes da in loco weiter Zuthun, und so viel sich schicken wolte, der Stadt interesse dabey zu beobachten.

Es war aber alles umsonst, der Hr. Churf. traten die Post ab, gaben ordre an ihren Postbedienten, daß Er die Bude räumen und dem Königl. Postmeister weichen solte, ja es ward auch ein gewißer Vertrag zu papier gebracht, nach welchem sich Beyde parten solten Zuverhalten haben. Wie aber die Stadt Elbingen nicht abgetretten worden, so hat man auch den gemachten Vergleich weder ratificiren noch halten wollen. Jnmittelst hat di Gratta sich demselben gemäß verhalten, und seine Couriers die Woche zweymahl auf Wotzkau, (Wohin sich die Churf. Post gezogen) geschickt, daselbst die auff Hamburg und Amsterdam gehende Brieffe abgegeben, und hingegen die so wohl alhie verbleibende als auch auf Königsberg und Riga adressirten Brieffe hinwiederumb empfangen, und selbige biß auf Narmel fortgeschaffet.

Hierüber ist unter ihnen ein Streit wegen des Brieffporto entstanden, indeme di Gratta wißen wollen, was Er vor solche seine Mühe und Kosten haben solte, und ist meines Wißens die mündliche Abrede dabey geblieben, daß di Gratta von denen Brieffen, so zu Dantzig abgegeben würden, nichts haben, sondern ihnen das völlige part einlieffern solte, von denen andern Brieffen aber, so weiter giengen solte Er einen Groschen Bis Dantzig Zunehmen Befuget seyn.

Von Dantzig biß Königsberg aber und von Dannen wieder zurück biß Dantzig solte er von jedem einzelnen Brieffe 3 g. genießen, und Selbige zu Dantzig einfordern, weil Sie mit Jhnen keine Rechnung hatten, noch ihnen vorschreiben laßen wollen, was Sie an ihren Orthen davon nehmen solten.

Dieses haben die Hr. Churf. nun also artig wißen Zu gebrauchen, daß Sie nunmehero Ursach genommen, das port zu verdoppeln, vorgebend, es nehme di Gratta von Wotzkau biß Dantzig vor 8 Meilen 1 g. und von Dantzig biß Narmel vor 10 Meilen 3 g. Thäte in alles vor 18 Meilen 4 g., also müßen Sie auch darvor, daß Sie die Brieffe von Wotzkau biß Berlin und dreymahl weiter trügen 3mahl so viel port haben.

Welche steigerung, wie sie einestheils der Kauffmannschaft zum höchsten Druck gerieth, so war Sie auch andren Theils also beschaffen, daß sie dem Königl. Postmeister gar nicht anstund, weil Er deßen im geringsten nicht würde gebeßert seyn, und dennoch die Schuld haben Tragen müßen, als wenn dieses die fructus der neuen Königl. Post wäre.

Derowegen Er dariunen keineswegs willigen wollen, umb so vielmehr, daß ihme auch noch absonderlich angemuthet ward, davor allemahl das Doppelte port zu Wotzkau Zuerlegen, ehe Sie ihme die Brieffe wolten folgen laßen, ungeachtet, daß auch nicht allemahl die Brieffe abgefordert worden, sondern fast alle Posten davon ein gutes Theil beliegen blieben, weil entweder die Leute nicht in der Stadt seyn, oder auch wol gar nicht auszufragen stehen.

Fieng darauff an seine eigene Straße zu gebrauchen, so so wol auf das jus gentium quod unicuiq. liberum concedit transitum, als aequitatem ipsam (darin Bestehende, daß solches vormahls von Sr. Königl. Mayt. ja auch ein mehreres mit untersetzten Pferde Sr. Churfl. Durchl. concediret, und gar neulich bei Elbingen von ihnen reciproce angelobet worden) fundirende. Und weil Sr. Königl. Mayt. damals weit von der Hand war, ward ihme, auf sein Begehren darzu ein pass von der Stadt mitgetheilet. Die Schwedische Regierung nahm solche Post *willig* auf, als welche nunmehro wieder auff Stettin Zugehen solle, da die Churfl. die Post durch einen ungewöhnlichen Postweg über Berlin wieder öffentliches Versprechen eine geraume Zeithero umbgeführet, und wiese die Probe, daß durch diese neue Straße die Post allezeit einen halben Tag früher kommen könte, wordurch die Kauffmannschaft sehr würde accomodiret werden, als welche öffters nicht so viel Zeit hat daß Sie ihre Brieffe durchleßen kan, vielweniger an andere Oerther Ordre geben was in der Handlung Zuthun seyn möchte, wann die Brieffe erst umb 8, 9, oder 10 Uhr des Morgens ausgegeben werden, und darauf die Post auff Königsberg, Memel, Riga 2c. um 12 oder 1 Uhr alsofort abgehet.

Weil aber die Churfl. Hr. ministri wol abgesehen, daß dadurch ihre Hoffpost würde zu Grunde gehen, so haben Sie selbige PostStraße omnibus modis Zuverhindern gesuchet, woran Mons. di Gratta, und in was terminis es anitzo mit dem Postwesen stehe, die beste Nachricht geben kann. Meines geringen Bedünkens ist kein Beßeres medium Compositionis Zufinden, als daß sowol Sr. Kgl. Mayt. als auch Sr. Churfl. Durchl. nach dem Elbingschen project ihre absonderliche Posten einrichten, denn dadurch wird so wol die mora in transmittendis litteris, als auch die Steigerung des ports verhütet werden. Solte aber solches den Hr. Electoralibus, wie fast zu besorgen stehet, nicht gefallen, so würde die Abwechselung müssen zur Hand genommen werden. Da es aber nicht dienen würde, dieselbe nach Wotzkau oder Stolpe zu verlegen, weil dadurch die Brieffe unfehlbar würden höher beschwert werden, sondern es müßten (Salvo tamen meliori aliorum judicio) die Hr. Electorales dahin disponiret werden, daß Sie das Königl. Post Felleysen auf ihren Gräntzen versiegelt, annehme, an dem Orthe, da es ihm die Königl. Post

überlieffern würde, und selbiges gegen eine billige Vergeltung entweder auff die Schwedische Gräntze oder gar in Stettin ungeöffnet einliefferte.

Denn hiedurch würde

1. Die alte PostStraße wieder in ihren Gang gebracht, und den unsrigen Gelegenheit gegeben werden, die Commercia derer Orthen zu dieser Stadt Aufnehmen desto beßer einzurichten.
2. Die Schwedische Regierung selbst obligiret werden, hierüber so vielmehr die Handt zu halten.
3. Die Post verbliebe in der Städte Händen und wäre den vielfältigen removis nicht unterworffen, welche gar offt zu besorgen steht, wenn die benachbahrten Fürsten und Herrn, in einen Widerwillen gerathen und die Post nicht wollen durchlassen.
4. Kann man auch die Postbedienten füglicher besprechen, welche man bey sich hatt, als wenn man Sie unter einer frembden Herrschaft belangen soll, und was dergleichen Vortheile mehr seynd, die sich nicht alle wollen aus Mangel der Zeit specificiren lassen, und gar leicht weiter können nachgedacht werden.«

Soweit Westhoffs Bericht, in welchem die Sonderinteressen der Stadt einen beredten Ausdruck gefunden haben. Der Gang der Ereignisse schritt jedoch über die Kleinlichkeit dieses Standpunktes hinweg.

De Gratta hatte sich auch in Danzig viele Feinde gemacht. Seine Posteinrichtungen ließen mancherlei vermissen, was die brandenburgische Verwaltung ausgezeichnet hatte. Man beschuldigte de Gratta der Fälschung und Unterschlagung von Briefen; zudem wurde er der Majestätsbeleidigung überführt, seines Amtes entsetzt und des Landes verwiesen.

Dem Einfluß der Königin gelang es indessen, dem Italiener in der Person seines Bruders Paul einen Amtsnachfolger zu verschaffen, welcher der brandenburgischen Machterweiterung nicht weniger feindlich war.

Eine Commission von vier brandenburgischen und vier polnischen Mitgliedern wurde ernannt, um die Angelegenheiten zu ordnen. Es kam ein Vergleich zu Stande, gegenseitig keine Eingriffe in die Postgerechtsame zu thun, die Briefe bis zu den Grenzen zu bestellen, die Postfelleisen in Wutzkow und Narmel zu wechseln.

Die Posten sollten nach bestimmten Fahrplänen pünktlich befördert werden.

Die Streitigkeiten mit Schweden wurden bald beigelegt.

Der Kurfürst hatte seine Absicht erreicht: die fremden Posten in seinem Gebiete hörten auf, de Gratta war beseitigt, der preußisch-pommersche Kurs in vollem Betriebe.

---

22. Aus der Chronik des Kaiserlichen Postamts in Posen.

Wie in verschiedenen deutschen Ländern, bestanden auch in Polen schon Jahrhunderte, bevor die eigentlichen Posten aufkamen, landesherrliche Botenanstalten. Die ältesten Spuren davon finden sich aus der Zeit der Regierung des Polenkönigs

Boleslaus Chrobry um 999 bis 1026. Derselbe hatte verordnet, daß die Städte seines Reichs zur Beförderung amtlicher Befehle Pferde und Boten hergeben sollten.

Unter seinen Nachfolgern wurde diese Einrichtung weiter über das Land ausgedehnt und statt der Hergabe von Pferden und Boten die Gestellung von Dienstfuhren angeordnet. Dieselben sollten bestimmungsmäßig zwar nur zur Benutzung für den Königlichen Hof, ferner zu militärischen Zwecken und den Interessen der Staatsbeamten dienen, sie wurden aber sehr bald von der Ritterschaft auch in Privatangelegenheiten stark benutzt.

Die Gründung eines eigentlichen Postwesens fand erst unter Wladislaus IV. im Jahre 1647 statt. Durch die Posten sollten nunmehr die Einwohner der größeren Städte allwöchentlich einmal ihre Briefe und sonstigen Mittheilungen erhalten.

Dieser ursprüngliche Wirkungskreis der Post wurde durch König August II. im Jahre 1697 wesentlich erweitert.

Bald darauf aber brachte der Schwedische Krieg von 1702—1709 so viele Verheerungen über das ganze Land, daß unter denselben auch die Posteinrichtungen vollständig in Verfall kamen.

König August III. suchte zwar in den Jahren 1733 und 1734 das Institut der Posten in seinen Landen wieder zu organisiren, er kam damit aber wenig vorwärts.

Erst dem Könige Stanislaus August gelang es im Jahre 1764 das Postwesen in einer gewissen Ordnung und Regelmäßigkeit wieder herzustellen und insbesondere die Postverbindungen zu vermehren. Unter anderen ließ er vom 7. Januar 1756 ab eine directe Postverbindung zwischen Warschau und Posen auf dem 41 polnische Meilen langen Wege über Sochaczew, Kutno, Klodawa, Sempolno, Kleczew, Slupce, Kostrzyn, Posen einrichten. Diese Post kursirte wöchentlich einmal hin- und einmal herwärts; sie ging am Freitag Abends von Posen ab und kam am Montage früh in Warschau an. Die Rückfahrt aus Warschau erfolgte jeden Montag um 4 Uhr Nachmittags. Die Post aus Warschau hatte in Posen Anschluß an die Post über Lissa, Fraustadt nach Glogau. Außerdem bestand noch eine regelmäßige Postverbindung zwischen Posen-Inowraclaw-Thorn, welche im Jahre 1776 mit dem Preußischen Nakel-Inowraclawer Postcourse in Inowraclaw in Verbindung gebracht wurde.

Im Allgemeinen befand sich das Postwesen zur Zeit der zweiten Theilung Polens, wobei der ganze Regierungsbezirk Posen, einschließlich der Provinzial-Hauptstadt, zu Preußen kam, im Vergleich zu den damaligen Preußischen Posten noch in einem primitiven Zustande.

An fahrenden Posten mangelte es gänzlich, Packete und Gelder wurden nur gelegentlich durch Fuhrleute, oder durch Extraposten fortgeschafft.

Ueberhaupt wurde in dem bezüglich der Cultur sehr zurückgebliebenen polnischen Lande wenig correspondirt. Familienbriefe gehörten zu den Seltenheiten, der größte Theil der Correspondenz bestand aus Briefen des Königlichen Hofes und dessen Bediensteten, aus Briefen der Behörden, sowie aus Geschäftsbriefen. Aber auch die Zahl der Letzteren war nicht nennenswerth, da der Handel ausschließlich in den Händen der Juden sich befand, welche mit eigenen Fuhrwerken die großen Handelsplätze des In- und Auslandes bereisten, und dort ihre Waaren gegen baare Bezahlung einkauften. Personenbeförderung fand nur mittelst Extraposten statt, welche wohl deshalb schnell und prompt besorgt wurden, weil sie die hauptsächlichsten Einnahmequellen der Postmeister waren, welche nebenbei Ackerbau betrieben, und die Postmeisterstellen meistens von der Regierung erkauft hatten.

Im April 1793 wurde in Posen das erste Preußische Postamt errichtet und die Verwaltung desselben dem Postdirector Gericke aus Schneidemühl übertragen. Dem Postamte wurden 16 Postwärtereien unterstellt und zwar die in den Orten: Pinne, Bythin, Schwersenz, Kostrzyn, Wreschen, Moschin, Krosno, Czempin, Göslin, Rogasen, Stenschewo, Kurnik, Obornik, Schroda, Schocken und Wongrowitz.

Gleich nach erfolgter Besitznahme der neuen Landestheile, 7. April 1793, wurde mit der Reorganisation der Posten begonnen, und namentlich eine beträchtliche Vermehrung der Postverbindungen in Angriff genommen. Die Durchführung dieser Maßregeln wurde jedoch durch die Ereignisse des Jahres 1806 unterbrochen, durch welche die neu erworbenen Landestheile von der Preußischen Monarchie wieder abgelöst und mit dem durch Napoleon geschaffenen Großherzogthum Warschau vereinigt wurden.

Auch das Postamt in Posen kam hierdurch mit dem Anfang des Jahres 1807 wieder unter polnische Verwaltung und wurde dem polnischen General-Postamte in Warschau unterstellt. An Stelle des preußischen Postdirectors Gericke trat ein polnischer Amtsvorsteher Namens v. Ziolecki.

Bekanntlich wurde indessen das Großherzogthum Warschau auf dem Wiener Congresse im Jahre 1815 aufgelöst und die Provinz Posen unter den damals vereinbarten Territorialveränderungen an Preußen zurückgegeben. Das Besitznahme-Patent d. d. Wien, den 15. Mai 1815 wurde am 8. Juni desselben Jahres in Posen publicirt, und es erhielt die Stadt ein preußisches Ober-Postamt unter der Verwaltung des Postdirectors und Hofraths Espagne.

Dem Ober-Postamte waren 27 Postwärtereien unterstellt, von denen später die in Karge, Rackwitz, Wollstein, Bentschen und Grätz dem inzwischen neu errichteten Postamte in Karge zugetheilt wurden. Durch Verfügung des General-Postdirectors v. Seegebarth vom 14. Juni 1815 waren:

1) der Ober-Postdirector Schwürtz aus Breslau,
2) Der Postmeister Pohle aus Oppeln,
3) der Postcommissarius Espagne aus Berlin, und
4) der Postcommissarius Kullig aus Berlin mit der Reorganisation des Postwesens in den wieder übernommenen Landestheilen beauftragt.

Die zur Zeit der polnischen Verwaltung zum Theil eingegangenen Posten wurden wieder hergestellt und dazu noch neue errichtet, wobei die Stadt Posen als Centralpunkt einen für die damalige Zeit ganz bedeutenden Postverkehr erhielt.

Von Posen gingen nunmehr auf neun Postkursen:

9 fahrende und
4 reitende Posten aus,

und zwar:

1) auf dem Kurse nach Berlin, eine reitende Post und eine fahrende (verdeckter Wagen, 4spännig), über Bythin, Pinne, Schillen, Meseritz, Zielenzig, Drossen, Frankfurt a. O., Müncheberg und Vogelsdorf, 36 Meilen;
2) auf dem Kurse nach Breslau, eine reitende und eine fahrende Post (3spännig, halbverdeckter Wagen), über Krosno, Czempin, Kosten, Schmiegel, Lissa, Reisen, Bojanowo, Rawicz, Trachenberg, Prausnitz, Trebnitz, Breslau, 24½ Meilen;
3) auf dem Kurse nach Slupce (Kleczew-Warschau), eine reitende und eine

fahrende Post (3 spännig, halbverdeckter Wagen), über Kostrzyn, Wreschen, Slupce nach Kleczew (Polnischer Grenzort), $12\frac{3}{4}$ Meilen;

4) auf dem Kurse nach Bromberg, eine reitende und eine fahrende Post (2 spännig), über Mur, Goslin, Rogasen, Wongrowitz und Exin, 17 Meilen;
5) auf dem Kurse nach Thorn eine fahrende Post (2 spännig), über Pudewitz, Gnesen, Trzemeszno, Kwieciszewo, Strzelno, Inowraclaw, Gniewkowo, $20\frac{1}{2}$ Meile;
6) auf dem Kurse nach Woldenberg (Stettin), eine fahrende Post (2 spännig), über Samter, Zirke, Driesen, nach Woldenberg, $16\frac{1}{4}$ Meile;
7) auf dem Kurse nach Deutsch-Crone, eine fahrende Post (2 spännig), über Mur, Goslin, Rogasen, Margonin, Chodziesen, Uscz und Schneidemühl, 18 Meilen;
8) auf dem Course nach Kempen (Kalisch), eine fahrende Post (2 spännig), über Kurnik, Santomysl, Schrimm, Xions, Jaraczewo, Kozmin, Krotoschin, Ostrowo und Schildberg, 22 Meilen;
9) auf dem Kurse nach Züllichau, eine fahrende Post (2 spännig), über Stenschewo, Granowo, Graetz, Rackwitz, Wollstein und Karge, $14\frac{3}{4}$ Meilen.

Alle diese Posten gingen wöchentlich zweimal hin- und zweimal herwärts, so daß Posen wöchentlich

18 fahrende und
8 reitende Posten

ankommend und abgehend hatte.

In den ersten zwanziger Jahren wurde auf dem Kurse nach Berlin eine Schnellpost und im Jahre 1838 die erste tägliche Personenpostverbindung zwischen Posen und Glogau eingerichtet. Acht Jahre darauf, im Jahre 1846 hatte Posen bereits täglich 13 ankommende und 13 abgehende Posten.

Die durch Herstellung der Eisenbahnen zwischen Posen und Kreuz am 1. Oktober 1848, zwischen Kreuz und Bromberg im Jahre 1851, zwischen Posen und Breslau am 29. October 1856, ferner durch die Eröffnung der Posen-Märkischen Eisenbahn am 26. Juni 1870 und der Posen-Bromberger-Eisenbahn am 26. Mai 1872 herbeigeführten allgemeinen Aenderungen in dem Transportwesen waren auch auf die Fortentwickelung des Postwesens der Stadt von wesentlichem Einfluß.

Es gestaltete sich die Steigerung in den für Posen bestehenden Postverbindungen im Laufe der Jahre, wie folgt:

im Jahre 1848 zusammen täglich 30 ankommende und abgehende Posten und Transporte von und zu den Eisenbahnzügen, 1857: 36, 1864: 40, 1871: 55, 1874: 61.

Mit dem fortschreitenden Postverkehre vermehrte sich auch die Zahl der Beamten beim Postamte.

Einschließlich des Amtsvorstehers belief sich die Zahl der expedirenden Beamten zur Zeit der ersten preußischen Verwaltung:

im Jahre 1793 auf 3 Beamte, 1801: 5.

Bei der Wiederherstellung des preußischen Ober-Postamts:

im Jahre 1815 auf 5 Beamte, 1836: 12, 1846: 21, 1854: 28, 1858: 26, 1859: 25 (in beiden letzteren Jahren Eröffnung der Breslauer

Eisenbahn, Einführung der Copirpresse), 1864: 27, 1870: 39, 1874: 46.

Die Zahl der Unterbeamten betrug nach den Ermittelungen, soweit solche aus dem vorhandenen Material möglich waren:

im Jahre 1793: 6 einschl. 4 Schirrmeister, 1815: 11 einschl. 7 Schirrmeister, 1846: 45, 1853: 53, 1870: 71, 1874: 84.

Das gesammte Personal des Postamts zählte demnach im Jahre 1874 130 Köpfe.

Bei der Posthalterei, welche im Jahre 1829 von dem ehemaligen Postdirector v. Ziolecki auf den Major Knisska übergegangen war, und seit dem Jahre 1857 dem Neffen des Letzteren, dem Posthalter Gerlach übertragen ist, wurden vor Eröffnung der Posen-Stargardter Bahn im Jahre 1848 98 Pferde und 24 Postillone unterhalten. Diese Zahl fiel im Jahre 1849 auf 90 Pferde und 22 Postillone, im Jahre 1870 auf 63 Pferde und 16 Postillone und seit dem Jahre 1872 auf 48 Pferde und 13 Postillone.

An etatsmäßigen Einnahmen hat das Postamt rechnungsmäßig nachgewiesen:

im Jahre 1860: 99,861 Thlr., 1870: 147,402, 1871: 155,647, 1872: 159,072, 1873: 160,388.

Die Einrichtung der Stadt-Briefkasten besteht in Posen seit dem 1. September 1851.

Mit der Land-Briefbestellung waren im Jahre 1824 die ersten Anfänge gemacht worden. Dieselbe erhielt jedoch erst vom Jahre 1846 ab eine große Bedeutung, und ist seit der Errichtung der Ober-Postdirectionen allmählich zu der heutigen Vollkommenheit gebracht worden. Eine regelmäßige Land-Briefbestellung an den sechs Wochentagen besteht bei dem Postamte in Posen seit dem 1. April 1856.

Die Packetbestellung mittelst besonderer Bestellfahrten ist mit dem 1. August 1856 ins Leben getreten.

Zum Postamte gehören noch zwei Filial-Anstalten und zwar:

a) die Postexpedition auf dem Bahnhofe, eingerichtet am 1. October 1848;
b) die Postexpedition in der Vorstadt Walischei, am rechten Wartheufer, seit dem 1. Juli 1865.

Das ältere Posthaus, Ecke der Friedrich- und Wilhelmstraße, wurde um das Jahr 1795 erbaut und war Eigenthum des damaligen Postdirectors Gericke.

Gericke verkaufte das Haus nebst dem daran stoßenden Garten an der Friedrichstraße im Jahre 1805 für den Preis von 17,723 Thaler an den Fiskus.

Im Jahre 1832 erfolgte der Ankauf des Nachbargrundstücks in der Wilhelmstraße für den Preis von 11,666 Thlr., worauf die beiden Postgrundstücke baulich vereinigt und Anfangs der funfziger Jahre durch den Anbau von Räumlichkeiten für den Päckereiverkehr nach dem Hofe zu erweitert wurden.

Der Hauptverkehr für Brief- und Fahrpost- bezw. Geldsendungen von Posen, an welchem sich hauptsächlich die Handel treibende Bevölkerung betheiligt, ist vorzugsweise nach der Provinz selbst und nach Schlesien gerichtet, bewegt sich aber auch in hervorragender Bedeutung nach den Provinzen: Pommern (Stettin), Brandenburg (Berlin), Preußen und Westphalen, sowie nach dem Königreiche Sachsen.

Der Verkehr mit dem Auslande richtet sich, was die Gegenstände der Briefpost im Allgemeinen betrifft, vorzugsweise nach Polen, Rußland und Galizien, der eigentliche Geschäftsverkehr nach England, Frankreich, Holland und Italien. Eine rege

Privatcorrespondenz wird auch nach dem ehemaligen Kirchenstaate (der geistlichen Behörden wegen), der Schweiz (im Sommer) und Amerika (wegen der Auswanderer) unterhalten.

Der Geldverkehr mit dem Auslande macht kaum ein Prozent der Gesammtaufgabe aus. Hiervon entfällt ungefähr die Hälfte auf Rußland und Polen, in die andere Hälfte theilen sich Frankreich, die Schweiz und Holland.

Nach anderen Ländern kommen Geldbriefe nur ausnahmsweise vor.

Der Packetverkehr mit dem Auslande richtet sich hauptsächlich nach Polen und Rußland, zeitweise auch nach Schweden (mit Kirschsaftproben). Der Verkehr nach anderen Ländern ist kaum nennenswerth. Die Zahl der in Posen erscheinenden Zeitungen beläuft sich auf 8 in deutscher, und eben so viel in polnischer Sprache.

---

23. Die Wettertelegraphie in Rußland.

Das schon vielfach und mit großem Nutzen in Anwendung gebrachte System telegraphischer Witterungsberichte und darauf sich stützender Sturmwarnungen gewinnt, wie wir aus einem in der »Russischen Revue« veröffentlichten Aufsatz des Directors des physikalischen Central-Observatoriums in St. Petersburg, G. Wild, entnehmen, auch in Rußland immer mehr an Ausdehnung und Bedeutung.

Der Verfasser jenes Aufsatzes läßt sich hierüber folgendermaßen vernehmen:

Die telegraphischen Witterungsberichte, welche sich gemäß der nicht vollendeten Organisation von 1865 her noch im Jahre 1868 auf 9 inländische und 2 ausländische Orte beschränkten, und keinerlei Verwerthung erfuhren, habe ich gemäß den Vorschlägen der akademischen Kommission sofort auszudehnen und behufs nützlicher Verwendung besser zu organisiren gesucht. So sehr wir hierbei auf der einen Seite, nämlich von den Directionen der russischen und ausländischen Telegraphen, durch das Zugeständniß unentgeltlicher und prompter Uebermittelung der Depeschen, und von den Herren Stationsbeobachtern durch unentgeltliche Uebernahme der betreffenden Depeschenaufgabe unterstützt wurden, so ist doch andererseits die Entwickelung unseres Systems telegraphischer Witterungsnachrichten dadurch sehr aufgehalten worden, daß bei der Genehmigung des neuen Etats des Observatoriums — wahrscheinlich in Folge von Mißverständnissen — höheren Orts gerade der hierfür bestimmte Posten ganz gestrichen wurde. Ich glaubte indessen, von der Wichtigkeit der Sache nicht bloß ihrer unmittelbaren praktischen Anwendung zu Sturmwarnungen halber, sondern auch aus rein wissenschaftlichen Gründen überzeugt, hierdurch mich nicht abschrecken lassen zu dürfen, und die Fortsetzung unserer bezüglichen Bemühungen hatte denn auch zur Folge, daß vom Jahre 1872 an das hydrographische Departement der Marine, dessen dermaliger Director, Vice-Admiral Selenoi, sich stets lebhaft für die Meteorologie interessirt hat, uns von Seiten des Marineministeriums eine bezügliche Unterstützung durch Zucommandirung eines Marineoffiziers, Baron von Maydell, für diese Arbeiten und Gewährung einiger Geldmittel verschaffte. In Folge hiervon war das physikalische Central-Observatorium in den Stand gesetzt, von 1872 an, auf Grundlage der bereits vorher ausgedehnten und definitiv organisirten Witterungsdepeschen vom In- und Auslande her, täglich ein die wichtigsten Witterungselemente von 55 Orten umfassendes autographirtes, meteorologisches Bulletin her-

auszugeben, und zum Studium der allgemeinen Witterungserscheinungen, insbesondere aber der Stürme, synoptische Karten für Europa und Asien (letzterer Theil freilich noch sehr unvollkommen) zu entwerfen. Diese Bulletins werden in einer Auflage von 80 Exemplaren an die mitwirkenden Stationen, an die Schwesteranstalten des Auslandes und einige Behörden und Gelehrte vertheilt, und sind auch außerdem täglich in den namhaftesten Zeitungen St. Petersburgs abgedruckt worden. Leider waren aber Personal und Mittel dieses Theils unserer Anstalt immer noch viel zu gering, um einen regelmäßigen Dienst einzurichten, wie ihn die Ertheilung von Sturmwarnungen erfordert hätte, und überdies erschien es zur erfolgreichen Ausführung der Letzteren nothwendig, vorher den besonderen Verlauf der Stürme in Rußland zu studiren. Erst eine namhafte Vergrößerung der uns für diesen Zweck vom hydrographischen Departement der Marine gewährten Unterstützung setzte uns endlich im Frühjahr 1874 in den Stand, die für die Ertheilung von Sturmwarnungen nöthige Organisation zu treffen. Unsere bezüglichen Anerbietungen wurden von den Hafenbehörden in St. Petersburg, Kronstadt, Reval, Riga, Windau und Helsingfors mit dem größten Eifer aufgenommen, und die nöthigen Vorkehrungen zur Hissung der Sturmsignale nach unserer Anleitung überall getroffen, und in den Zeitungen, sowie durch öffentliche Anschläge in den Hafenorten die Bedeutung der Signale erklärt. So konnten am 10./22. Oktober 1874 die telegraphischen Warnungen seitens der Centralanstalt beginnen, und wir dürfen sagen, daß dieselben bei uns bis dahin von einem entsprechenden Erfolg wie anderwärts begleitet gewesen sind, und man allseitig ihren Nutzen anerkannt hat. Unser meteorologisches Bulletin aber, das zugleich eine beschleunigte Publication eines Theils der Beobachtungen im Reiche repräsentirt, umfaßt gegenwärtig die telegraphischen Witterungsberichte von 24 ausländischen und 45 inländischen Stationen. Trotz alledem leistet meines Erachtens die mit der Herausgabe des meteorologischen Bulletins und der Ertheilung von Sturmwarnungen beschäftigte Abtheilung des physikalischen Central-Observatoriums nicht das, was das Publikum von derselben, nach dem Beispiele anderer Länder, erwarten dürfte; der Grund davon ist einfach der, daß man leider in St. Petersburg mit einem Aufwand von ungefähr 3000 Rbl. nicht dasselbe leisten kann, wofür man in London oder Paris mindestens das 6fache von Seiten des Staates aufwendet, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika aber gar das 100fache ausgiebt.

---

24. Donau-Bulgarien und der Balkan*).

In vereinzelten Zügen schon im 4. Jahrhundert, in größeren Massen aber seit der Mitte des 6. Jahrhunderts waren die im nordöstlichen Europa seßhaften Slaven mit in die große Völkerbewegung hineingerathen. Von den Avaren gegen Süden gedrängt, hatten sie sich am Vardar, an der Morawa und Donau niedergelassen und erkannten, als friedliche Ackerbürger, ohne Weiteres die byzantinische Oberhoheit an. Nicht lange aber sollten sich die neuen Ansiedler der Ruhe erfreuen, denn die kriege-

*) Nach dem vor Kurzem erschienenen Buche von F. Kanitz: Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reisestudien aus den Jahren 1860—1875. Erster Band. Leipzig 1875.



tische finnisch-uralische Völkerschaft der Bulgaren stieß, von der Wolga abziehend, in immer heftigeren Angriffen über die Donau auf das byzantinische Reich. Die schlecht vertheidigten mösisch-thracischen Länder waren bald zu einer dauernden bulgarischen Eroberung gemacht. Indessen begnügten sich die Bulgaren mit der politischen Oberherrschaft und begründeten auf slavischem Unterbau ein mächtiges Reich. Durch Annahme der Sprache, Religion und Sitte der an Zahl überlegenen Besiegten hatten die wilden Eroberer die eigenen volksthümlichen Charaktermerkmale bald so vollständig eingebüßt, daß Sieger und Besiegte schon gegen Ende des 9. Jahrhunderts nur noch ein Volk bildeten.

Die Geschichte dieses Bulgarenreichs bildet eine Reihe großartiger und zunächst glücklicher Kämpfe gegen das alternde Byzanz, das sich mehr als einmal bis auf das Gebiet von Constantinopel eingeschränkt sah. Unter einem schwachen, unkriegerischen Fürsten begann aber schon um 927 der Verfall des bulgarischen Staates und zu Anfang des 11. Jahrhunderts wurde Bulgarien wieder byzantinische Provinz. Zwar warfen die Völker Thraciens und Mösiens noch einmal das aufgezwungene Joch ab, und bildeten von neuem ein selbstständiges Reich (1186); doch verloren sie in Folge des mächtigen Heranbringens der osmanischen Macht im Jahre 1394 aufs neue dauernd ihre staatliche Selbstständigkeit.

Zu derselben Zeit, als das übrige Europa in Columbus, Luther, Copernikus, Galilei u. A. seine geistige Wiedergeburt feierte, legte sich auf den Süd-Osten unseres Welttheils finsteres Dunkel. Jedes geistige Streben erlosch dort auf Jahrhunderte.

Erst seit dem Anfang dieses Jahrhunderts beginnt die Erstarrung, mit der die fünfhundertjährige Herrschaft des Halbmonds die slavischen Volksstämme der Balkanhalbinsel umfangen hat, einem Wiedererwachen geistiger Bestrebungen zu weichen. In diesen Culturprozeß ist auch das Bulgarenvolk eingetreten. Der Schienenstrang, welcher Westeuropa mit dem Oriente verbindet, durchzieht großentheils das Land der Bulgaren, die beinahe den ganzen Handel an der unteren Donau in ihrer Hand halten. Vortreffliche Ackerbauer, Handwerker und Bautechniker, dabei strebsam und intelligent, erinnern sie sich naturgemäß inmitten ihrer heutigen politischen Umgebung immer mehr ihrer früheren staatlichen Selbstständigkeit.

Wer nähme deshalb nicht mit Interesse ein Buch zur Hand, in dem ein so trefflicher Führer in jenen Gebieten, wie F. Kanitz auf der Grundlage vieljähriger Reisen und ernster Studien ein maßgebendes Bild des Bulgarenvolkes und seiner voraussichtlichen Zukunft entwirft.

Wir lassen aus dem uns vorliegenden ersten Bande einen gedrängten Auszug folgen.

In achtunggebietenden Massen und nur vereinzelt mit fremden Nationalitäten gemengt, wohnt das Bulgarenvolk namentlich von der serbischen Grenze bis zur Jantra, der bulgarischen Morawa und dem mittleren Laufe der Marica, ferner an den Westabhängen des Balkan. Außerhalb dieses Gebiets ist die bulgarische Bevölkerung mit Türken, Albanesen, Griechen, krim'schen Tataren, Tscherkessen stark durchsetzt, eine Mischung, die sich um so leichter vollziehen konnte, als die Pforte bei sich bietender Gelegenheit gern begünstigte, daß sich weitere mächtige Keile in die große Bulgarenmasse eintrieben.

Ueber die Bevölkerungszahl Bulgariens und selbstverständlich auch über die Stärke der einzelnen Nationalitäten, ist man noch heute auf Vermuthungen und

Schätzungen beschränkt. Die Gesammtzahl aller in der Türkei lebenden Bulgaren dürfte nahezu 5 Millionen erreichen.

Im westlichen Balkan, wo die bulgarische Bevölkerung so ziemlich rein im Blute geblieben ist, gelangt auch der ihr eigene Typus am unverfälschtesten zum Ausdruck.

Der Bulgare ist gewöhnlich gedrungener von Gestalt als der Romane und Grieche, seine Körperformen sind muskulös. Das Gesicht bildet oft ein schönes Oval, mit geradliniger Nase und kräftig entwickelten Augenbrauen. Das Haupthaar, schlicht und blond, geht nur selten in dunkle Tinten über. Der Gesichtsausdruck bekundet häufig eine nicht gewöhnliche Intelligenz, immer aber Ernst und Beharrlichkeit, Eigenschaften, die der Bulgare im Landbau, Industrie und Gewerbe oft in staunenswerther Weise bethätigt.

Das weibliche Geschlecht ist von mittlerem Wuchse und zeigt in jüngerem Alter hübsche Gesichtszüge. Leider thut die orientalische Sitte des Schminkens ihrem von Natur frischen, etwas tiefgefärbten Colorite starken Abbruch. Mit der Verheirathung verschwinden aber alle ursprünglichen Reize unter dem Drucke harter Arbeit, die bei den Bulgaren, wie bei allen Südslaven, auf den Frauen lastet.

Das Bulgarische gehört zu den slavischen Sprachen und ist dem Russischen nahe verwandt. Auch Serben und Bulgaren wird es leicht, sich nach einiger Uebung mit einander zu verständigen.

Die Kleidung des Bulgaren besteht aus einem weitärmeligen Hemd, das am Brustschlitz und an den Schultertheilen mit zierlichen, bunten Stickereien ausgenäht ist, lichten, weitgeschnittenen Beinkleidern, unter dem Knie mit rothen Wollbändern oder Lederriemen festgemacht, und einem rothen Leibgürtel, von dem ein zu allen Diensten verwendbares, in einer Scheide verwahrtes Messer herabhängt. Vor Kälte schützt eine tuchene Jacke oder ein langer Rock und im strengen Winter ein Schafpelz oder ein Kapuzenmantel. Den Kopf bedeckt die Cubara, eine kalpakähnliche Mütze aus Schaffell, unter welcher das Kopfhaar lang oder als Zopf nach hinten geflochten herabhängt. Als Fußbekleidung werden größtentheils selbstverfertigte Bundschuhe getragen.

Die Tracht der städtischen Bulgaren der niederen Klasse unterscheidet sich nur durch die dunkleren Tuchfarben und den Fes. Kaufleute, Aerzte, Lehrer, sowie Alles, was zu den gebildeten Ständen zählt, haben jedoch in letzterer Zeit die europäische Tracht angenommen.

Die weibliche Landbevölkerung verwendet besondere Sorgfalt auf die bunten Stickereien ihres stets sauberen weißen Hemdes, welche in mannigfaltigster Abwechselung eine reiche Fundgrube von Ornamenten selbst dem erfindungsreichsten europäischen Musterzeichner bieten könnten. Der Rock aus selbstgewebtem, dickem, farbig gestreiftem Wollenstoff wird in enge Falten gelegt und darüber eine ebenso gearbeitete, in Fransen auslaufende Schürze getragen. Rock und Schürze werden um den Leib durch einen Gürtel zusammengehalten, welcher gewöhnlich mit Spangen aus Metall- oder Perlmutterarbeit geziert ist. Ueberhaupt liebt es die Bulgarin, sich mit jedem möglichen Zierrath, namentlich mit Blumen-, Münzen- und Perlenschmuck, zu behängen, doch beinahe immer in malerischer, geschmackvoller Weise, welche auf einen angebornen Farben- und Formensinn schließen läßt.

Die Frauentracht in den Städten ist ein unerquickliches Gemisch von nationaler, türkischer und europäischer Mode, doch nimmt letztere immer mehr überhand,

wie auch im Allgemeinen der äußere Schliff und die äußere Bildung aus dem europäischen Westen importirt wird.

In vielen Häusern hat der französische Roman Eingang gefunden. Neben klassischer Musik ertönen noch weit mehr Strauß'sche und Offenbach'sche Weisen. Die jungen Leute spielen französische und auch ins Bulgarische übersetzte fremde Stückchen. Im Ganzen herrscht jedoch in den städtischen Kreisen ein wohlthuender, ernster Ton, welcher durch die immer größeren Anklang findende deutsche Literatur gefördert wird, und der von dem am jenseitigen walachischen Ufer im gesellschaftlichen Leben zu Tage tretenden grundverschieden ist.

Der Bulgare ist in den Donaustädten größtentheils Kaufmann, Krämer und Handwerker. Lehrer, Doctoren, Advocaten aus der Zahl der Eingeborenen giebt es wenige, noch seltener Beamte, um so mehr Priester und Mönche. Auf den Hochebenen und in den Städten des Balkans treibt der Bulgare Viehzucht und Industrie, in der Ebene ist er aber beinahe ausschließlich Ackerbauer. Die Bodenwirthschaft leidet jedoch unter den heillos verwickelten Rechtsverhältnissen und unter dem schlechten Zustande der Beförderungswege. Für die Schiffbarmachung der Flüsse und Häfen thut die türkische Regierung beinahe Nichts. Der durch die reiche Ebene von Adrianopel und Philippopel fließende classische Hebros (Marica) kann nur mit Flößen befahren werden; sein Strombett ist ebenso vernachlässigt, wie sein Hafen Enos, der gänzlicher Versandung entgegen geht. Das Hinabflößen des Getreides ist theuer und dauert wochenlang. Dem wäre nun durch die Bahnlinie Adrianopel-Enos abgeholfen; der neu eröffnete Schienenstrang wird aber erst dann seine wohlthätige Einwirkung für die große thracische Fruchtebene äußern, wenn sie demselben ihre Producte durch ein Netz guter Straßen zuführen kann. Der Bulgare baut deshalb jetzt wenig mehr, als sein eigener Bedarf erfordert; der größte Theil des schwarzen, ungemein ergiebigen Bodens ist leider unbebaut, das fruchtbarste Erdreich bedeckt gegenwärtig oft, so weit das Auge reicht, dichtes Gebüsch.

Wohl zwei Drittheile des bebauten Bodens sind der Maispflanze, dem Hauptnahrungsmittel des Bulgaren, eingeräumt. Sonst baut derselbe Weizen, Korn, Reis, Taback, Baumwolle und Wein, von Gemüsen Bohnen, Zwiebeln und Knoblauch.

Das Klima Bulgariens ist sehr mild und im Allgemeinen gesund. Dasselbe begünstigt die Seidenzucht, welche beinahe durch das ganze Land verbreitet ist. Die Herstellung des Rosenöls und die reichen Ernten an Wallnüssen bilden andere große Einnahmequellen, die allerdings durch hohe Steuern schwer belastet sind.

Das Vieh befördert sich selbst, deshalb spielt die Viehzucht in Bulgarien eine große Rolle. Das Land ist reich an Pferden, Büffeln, Ochsen, Schafen, Ziegen und Federvieh jeder Art. Rindvieh und Pferde sind von kleinem Schlage. Als Zugkraft wird allgemein der vorweltlich aussehende Büffel benutzt; er ist sanft, leicht lenkbar und von dreimal stärkerer Zugfähigkeit als der Ochse.

Der Boden Bulgariens birgt eine Menge ungehobener metallurgischer Schätze. Die Eisenlager von Samakov sind berühmt, werden aber in primitivster Weise ausgebeutet. Selbst die neueren Hochöfen kommen nicht entfernt unserem Hüttenbetriebe nahe und deshalb ist auch Ausbeute und Gewinn unbedeutend. Ueberhaupt sind industrielle Unternehmungen in Bulgarien selten von dauerndem Erfolg gekrönt, aber bei den türkischen Verhältnissen hat man sich hierüber nicht zu verwundern.

Der Bulgare hat ein unverkennbares Geschick für das Kunsthandwerk und

die technischen Künste. Er zeichnet sich nicht nur durch Form- und Farbensinn, durch Handfertigkeit und Fleiß aus, er besitzt auch ein bedeutendes Constructionstalent, das er schon im Häuserbau, namentlich aber bei seinen Wasserhebewerken, Brücken- und Kirchenbauten bekundet. Leider fehlt es auch hier an jeder staatlichen Anregung und an den nothwendigsten Schulen. Trotzdem sind zahlreiche Erzeugnisse der bulgarischen Industrie, wie Silber- und Eisenarbeiten, Teppiche, Stickereien, Mousseline, Holzschnitzereien dazu angethan, gerechtes Staunen zu erregen.

Im Jahre 1871 hat Professor Heinrich Kiepert Donau-Bulgarien und den Balkan eines der ungekanntesten Gebiete des europäischen Ostens genannt. Und auch der Verfasser des vorliegenden Werkes mußte die Erfahrung machen, daß die bei seinen Reisen benutzten Karten selbst in unmittelbarster Nähe der Donau die bedenklichsten Irrthümer zeigten; er suchte die angegebenen Orte oft vergebens, fand aber dafür in Wirklichkeit durchschnittlich fünfmal so viel nicht eingetragene Orte. An den Ufern der Nisava, wo unsere besten Karten nicht einen einzigen Ort anzuführen wissen, hatte der Verfasser in die von ihm entworfene Karte nicht weniger als 98 verschiedene Orte einzutragen. Und noch schlimmer sah es mit der Darstellung des Terrains aus.

Die Reisestudien des Verfassers schildern zunächst das im westlichen Theile Bulgariens belegene Gebiet zwischen der Nisava und Donau.

Nis, die alte Hauptstadt dieses Gebiets, zählt zu den historisch merkwürdigsten Städten der gesammten Türkei. Archäologische Funde, sowie Ueberreste römischer Mauern und byzantinischer Prachtbauten haben es bestätigt, daß das alte Naissus der Römer und das Nisus der Byzantiner wirklich auf der Stelle des heutigen Nis oder unfern desselben gestanden und daß die Berichte der alten Historiker von der einstigen baulichen Pracht, mit der Constantin der Große seinen Geburtsort verschönte, und die Justinian nach Naissus' Zerstörung durch Attila wieder erneuert hatte, in Wahrheit begründet gewesen waren. Naissus war der Knotenpunkt, in dem das dardanisch-macedonische Straßennetz zusammenlief. Hier vereinten sich die Straßen, die vom adriatischen Meere, von Dyrrachium und Scodra, aus dem Süden von Thessalonice und Constantinopolis über Stobi und Sertica durch die dardanische Hochebene an den Ister führten. Die Position von Nis ist für die Türkei von höchster strategischer Wichtigkeit. Sie wehrt den feindlichen Serben den Eintritt in das Innere Mösiens und hält zugleich die zum Aufstande geneigten Bulgaren in Schach. Andererseits bildet Nis ein befestigtes Lager, aus dem die Türken zu jeder Zeit leicht hervorbrechen können. Die Stadt zählt etwa 1000 türkische und 1500 christliche Häuser. Zu den, dem Fremden schon in der ersten Stunde seines Aufenthalts sich fühlbar machenden Uebelständen gehören: der Mangel an Gasthöfen, Miethwagen und Straßenbeleuchtung, das entsetzlich schlechte Pflaster und der furchtbare, Ekel erregende Schmutz der Straßen. Es steht außer Frage, daß Nis, als der künftige Gabelpunkt der projectirten Schienenwege von Belgrad-Salonik und Belgrad-Constantinopel, noch eine weitreichende handelspolitische Bedeutung erlangen wird.

Die Verbindung zwischen den Bassins der Nisava und der Donau wird durch eine von Mithad Pascha, dem ehemaligen verdienstvollen Gouverneur, neu angelegte Straße zwischen Nis und Vidin gebildet; die natürlichste Verbindungsstraße läuft zwar dem Timokfluß entlang, doch führt dieselbe durch serbisches Gebiet, und es hat sich bei früheren kriegerischen Verwickelungen die Herstellung der neuen Straße als

unabweisbare Nothwendigkeit herausgestellt. Sie führt von Nis über die Höhen der Suva Planina hinab in das Thal der Nisava, übersteigt dann, mit dem Soeti Nikolaspaß, die Vorberge des Hodza Balkans, senkt sich jenseits der Wasserscheide hinab in das Quellengebiet des Lom, um bei dem Gabelpunkte Falkovce mit einem Zweige die Festung Vidin, mit einem zweiten die wichtige Handelsstadt Lom-Palanka an der Donau zu erreichen.

Die türkische Regierung hat sich durch die Einführung einer geregelten Personenpost-Beförderung auf diesen Straßen ein großes Verdienst erworben. Der neu eingerichtete, früher in der Türkei gänzlich ungekannte Beförderungsdienst wird von einer Gesellschaft unter der Beaufsichtigung der Regierung betrieben. Einige der größeren Karaule (Blockhäuser) an der Straße, welche mit ihren Besatzungen aus irregulären Milizen dazu bestimmt sind, einerseits die christliche Bevölkerung, andererseits das stark um sich greifende Bandenwesen in Schach zu halten, dienen zugleich als Ställe für die zu wechselnden Pferde und als Postaufnahmestationen für die Reisenden. Die Wagen sind nach einem leider nicht sehr glücklich gewählten Modelle gebaut: offen, klein und enge. Etwas Heu zum Sitze ist die ganze Bequemlichkeit, welche die Unternehmer bieten, für das Mehr hat der Reisende selbst zu sorgen. Die Berechnung des Personengeldes geschieht nach den kleinen türkischen Wegestunden mit 5 Piastern (95 Markpfennigen) für eine Person und mit 7 Piastern (1 Mark 33 Pf.) für zwei Personen. Nur im Nothfalle vermag der Wagen noch eine dritte Person neben dem Kutscher aufzunehmen und jedenfalls nicht ohne Benachtheiligung der schwachen Pferdchen. Es soll jedoch beabsichtigt sein, größere Wagen und stärkere Pferde baldigst einzuführen.

Weitere interessante Angaben über den Beförderungsdienst auf der Nis-Vidiner Poststraße sind bereits im Postarchiv Nr. 11 vom Jahre 1874 auf Seite 349 in dem Aufsatze über das Reisen in der europäischen Türkei enthalten.

Leider ist, auch nach Errichtung der 9,05 Meter breiten Poststraßen, die große Unsicherheit, begünstigt durch den dichten Wald und die nahe serbische Grenze, welche den Räubern Schutz bietet, unverändert geblieben. Oft treiben es die wegelagernden Gesellen so schlimm, daß die türkischen und serbischen Behörden gemeinsam Jagd auf dieselben zu machen genöthigt sind.

Die Errichtung der zahlreichen Karaule entlang der Poststraßen ist also hinlänglich begründet und die Ansiedelung der beutelustigen Tscherkessen in diesen Gegenden dürfte die vielen Gründe für die kostspielige Erhaltung jener kleinen Forts nur vermehrt haben. Sämmtliche Blockhäuser sind neu, fest gebaut und abwechselnd als breite Rundthürme, aus deren Erdgeschoß im Innern eine Wendeltreppe nach dem mit zahlreichen Schießscharten versehenen ersten Stockwerk führt, oder in quadratischer Form mit vier rundthürmigen Aussprüngen an den Ecken und gleichfalls mit einem zur Vertheidigung eingerichteten Stockwerk hergestellt.

Die Besatzung der Karaule besteht aus den gefürchteten albanesischen Irregulären, welche seit einigen Jahren Zapties genannt werden. Der Zaptie ist der eigentliche Beherrscher der Türkei, der Bauer kennt und fürchtet nur ihn. Der Zaptie bringt die Befehle in die Dörfer, er legt sie aus, erhebt die schuldigen Steuern, er bestimmt die Zahl der Bauern zur Zwangsarbeit bei Straßen-, Telegraphen-, Karaula- und sonstigen öffentlichen Bauten, welche ohne Entschädigung geleistet werden muß. Der Zaptie ist Verwaltungsbeamter, Steuereinnehmer, Ingenieur, Polizist und oft auch Richter in einer Person. Mit ihm auf gutem Fuße zu stehen, ihn

reichlich zu bewirthen, seine Gunst in jeder Weise zu erwerben, ist das Streben Aller auf dem Lande. Der Zaptie ist die Incarnation sultanischen Regiments.

Durch die oben besprochene Straßenanlage hat namentlich die rasch aufblühende, ungemein handelsthätige türkisch-bulgarische Stadt Lom-Palanka sehr gewonnen. Als Dampfschifffahrtsstation ist sie durch den neuen Straßenzug der Haupteinfuhrhafen walachischen Salzes, von Manufactur- und Colonialwaaren für das nordwestliche Bulgarien geworden, und ebenso der Ausfuhrhafen für dessen mannigfache Bodenerzeugnisse, für Vieh, Felle, Wolle u. s. w. Bald werden die urzuständlichen Verkehrsmittel aus und nach dem Innern des Landes nicht mehr genügen. Wenn irgend eine Nebenlinie von der in Aussicht stehenden Nis-Constantinopler Haupt-Eisenbahn gerechtfertigt ist, so wäre es eine Schienenverbindung zwischen Sofia, Pirot oder Bela-Palanka mit Lom. Der Handel von Bulgarien, Oesterreich-Ungarn und den Donaufürstenthümern wird sie in nicht ferner Zeit dringend verlangen. Schon heute gehört die Lomer Agentur der k. k. österreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in Bezug auf Größe des Verkehrs zu den bedeutendsten der unteren Donau.

Lom erweitert sich fortwährend durch Neubauten und Manches wurde für die Regelung der Hauptstraßen gethan. Weniger geschieht leider, als Ausnahme von dem oben geschilderten Nationalcharacter des Bulgaren, für den geistigen Aufschwung. Die christliche bulgarische Bevölkerung zählt sehr reiche Mitglieder, doch nur wenige jüngere Kaufleute fühlen das Bedürfniß besserer Schulen und hegen einiges Verständniß für wissenschaftliche Bestrebungen. Auch die reiche fränkische Israelitengemeinde ist viel zu orthodox, um dem wahren Fortschritt zu huldigen.

Von Lom führt eine Fahrstraße, der Donau entlang, über Arcer nach Vidin.

Wohl selten dürfte eine einst mächtige Stadt so herabgekommen sein und so wenig Spuren ihres alten Glanzes bewahrt haben, als das heutige Arcer, das ehemals mächtige und berühmte römische Ratiaria. Wie schon zur Römerzeit ist Arcer auch heute der Standort einer kleinen Kriegsflotille. Vermöge seiner günstigen Lage eignet es sich zu einem vorzüglichen »Lugaus« Donau abwärts bis Lom und aufwärts weit über Vidin hin, also zur Ueberwachung einer Strecke von etwa 6 geographischen Meilen.

Vidin, das alte Bononia der Römer, bildet durch seine günstige Lage in der Mitte einer sumpfigen, schwer zugänglichen Donauniederung, eines der stärksten Bollwerke der türkischen Nordgrenze; seine Garnison beträgt im Frieden gewöhnlich 3000 Mann. Der äußere Eindruck der reich mit Minareten und Masten gezierten, echt türkischen Donaustadt ist sehr malerisch. Um so weniger ladet das Innere der Stadt zu einem längeren Aufenthalte ein. Enge krummlinige Gassen, welche Nachts gänzlich unbeleuchtet bleiben; halsbrecherisches Pflaster; im Fleischerviertel ekelhafte Blutlachen, und verpestende Sümpfe auf allen Plätzen; vollständiger Mangel an Kanälen, Spaziergängen, Gasthöfen und jeglichem Comfort, bei einem sehr reichlichen Ueberfluß an schmutzigen, zudringlichen Bettlern, Zigeunern und anderem Gesindel. Theater, Concerte, öffentliche Spiele oder andere Unterhaltungen geistiger Natur sind in Vidin unbekannt; die gelegentlichen Vorstellungen des türkischen Polichinells, Puppenspiele mit einem von obscönsten Zweideutigkeiten strotzenden Dialog, müssen Vidin, wie allen übrigen türkischen Städten, mit alleiniger Ausnahme Stambuls, unsere Musentempel ersetzen.

Zwei Eilschiffe in der Thal-, zwei in der Bergfahrt, ein Passagierboot und ein

Frachtschiff, sämmtlich im Dienste der k. k. ausschließlich privilegirten österreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, unterhalten im Sommer wöchentlich die Verbindung Vidins mit der Ferne. Das Zeichen der Ankunft dieser Dampfer bringt beinahe die einzige Unterbrechung in die einförmige Außenseite des Vidiner socialen Lebens. Nahe dem Zollamte, wo eine Art Gartenanlage mit einem bescheidenen Casino eine gern aufgesuchte Oase der Vidiner Gesellschaft bildet, liegen immer mehrere Schiffe, Ladungen einnehmend oder löschend. Der Handel Vidins ist jedoch in Folge des geringen Bedarfs von Stadt und Hinterland an auswärtigen Erzeugnissen und durch die geringe Production für die Ausfuhr sehr beschränkt; das nahe kleinere Lom-Palanka ist in Bezug auf Handel jedenfalls bedeutender und wird durch die neu angelegten Straßen Vidin mehr und mehr überflügeln.

Zur Verbindung ihrer Festungen an der unteren Donau unterhält die Türkei eine kleine Flotille von Dampfern, von welchen nach Vidin vier Kanonenboote gelegt sind. Sie tragen auf Bug und Castell je ein Geschütz. Bis Vidin können selbst tiefgehende Schiffe die Donau aus dem schwarzen Meere hinauffahren; die Strecke zwischen Vidin und Orsova ist aber wegen der Stromschnellen selbst bei höchstem Wasserstande schwer zu befahren.

Der neuen Poststraße von Vidin nach Nis über Belogradcik ist bereits Erwähnung geschehen. Die Felsenwelt Belogradcik's ist eine der phantastischsten Schöpfungen der Allmacht. »Die Engpässe von Ollioules in der Provence, das Defilée von Pancorbo in Spanien, die Alpen, die Pyrenäen, die wildesten Berge von Tyrol und die Schweiz besitzen nichts, was dem verglichen werden könnte«, äußerte Blanqui, jenes berühmte Mitglied des Pariser Instituts, das im Jahre 1841 Bulgarien in politischer Sendung bereiste.

Die Festung Belogradcik hat eine bedeutende strategische Wichtigkeit wegen Beherrschung der aus dem Nisavagebiet über den Balkan nach Vidin führenden Straße. Das am Fuße der Festung sich hinziehende Städtchen besteht aus etwa 200 Häusern, deren Bewohner geringen Feld- und Weinbau treiben, hauptsächlich aber von der Festungsbesatzung leben.

Eine weitere, neu angelegte, erst im Jahre 1870 vollendete, ganz vorzügliche Poststraße zieht von Vidin durch eine höchst eintönige Landschaft nach Kula, das seit dem Jahre 1861, wo es mit einer Tataren-Ansiedlung beglückt wurde, den türkischen Namen Adlieh erhielt. Im Jahre 1864 wurde der Bezirk Kula mit einer weiteren Ueberschichtung von 600 tscherkessischen Familien bedacht.

Von Vidin führt auch eine Straße nach der Mündung des Timokflusses über Florentin, das sich wahrscheinlich an der Stelle des römischen Florentiana befindet. Die ein wenig Handel, etwas Fischerei und viel Nichtsthun treibenden Türken Florentins klagen über den Verfall ihres Wohlstandes, und wirklich sind die sehr ausbesserungsbedürftige alte Moschee, ein in Trümmern liegendes Bad, ein schlechter Han (Wirthshaus) und ein noch elenderes Caffee recht traurige Zeichen der Verkommenheit dieser nördlichsten türkischen Niederlassung am Donaustrome, welche einst einen viel größeren Umfang als Vidin gehabt haben soll.

Die große Verbindungsstraße von West-Bulgarien nach Constantinopel führt von Nis über Pirot und Sofia; an derselben, dicht bei Nis, erhebt sich der Schädelthurm, jene schauerliche Siegestrophäe, welche die Türken im serbischen Aufstande von 1809 aus den Schädeln der gefallenen Freiheitskämpfer errichteten. Obwohl im Laufe von 50 Jahren durch Verfall bedeutend niedriger geworden, zeigen des

Thurmes Mauern noch immer die Lücken von 1024 Schädeln. Diese selbst sind beinahe alle verschwunden. In nächtlicher Stille hat die bulgarische Landbevölkerung sie aus dem Mauerwerk gebrochen und in geweihter Erde begraben.

Bei Bela-Palanka entsendet die Hauptstraße die bereits oben beschriebenen neuen Postwege nach Vidin und Lom ins Donauthal, berührt dann eine Reihe stattlicher Dörfer und führt nach dem kleinen, durch ein Castell befestigten Städtchen Pirot. Der türkische Stadttheil desselben zählt neben einem Uhrthurme ein neues hübsches Kreisamtsgebäude und 5 bis 6 Moscheen. Das christlich-bulgarische Viertel ist gut gehalten und erhielt 1868 durch eine dreikuppelige neue Kirche einen stattlichen Mittelpunkt, welcher jedoch wenig mit den kleinen Häusern, seinen schlechten Herbergen und dem bescheidenen Konak des Bischofs übereinstimmt.

Durch die vor fünf Jahren vollendete directe Straße von Pirot durch das Temskathal nach dem Balkan (über Temska, Cerova und Stanjanci) hat die Pforte einen großen commerciellen und sehr wichtigen militairischen Vortheil gewonnen. Diese Straßenlinie mündet bei dem Karaul Janja in die Poststraße von Bela-Palanka nach Vidin, stellt aber nicht nur die dritte zeitkürzende Seite des von den Punkten Pirot, Bela-Palanka und Karaul Janja gebildeten Dreiecks dar, sondern ist auch für Kavallerie und Artillerie weit praktischer, als die Straße, welche von Bela-Palanka bis Verilovca führt.

Der Raum gestattet leider nicht, auf die geographischen und ethnographischen Schilderungen des Werkes hier noch näher einzugehen, obwohl in Vorstehendem nur ein ganz geringer Bruchtheil des Lesens- und Wissenswerthen hat berührt werden können. Um so mehr sei deshalb dies Werk selbst, von dem inzwischen auch der zweite Band erschienen ist, der Beachtung empfohlen.

---

25. Großer Verlust durch einen falsch eingerichteten Blitzableiter.

(Nach dem New-Yorker »Scientific American«.)

Am 6. September vergangenen Jahres wurde die große Wollenspinnerei von Robert Fitton in Cavendish Vermont vom Blitze getroffen und vollständig eingeäschert. Der verursachte Schaden betrug über 100,000 Dollars und verloren dadurch 130 fleißige Arbeiter ihre lohnende Beschäftigung. Die Spinnerei war 45 Fuß breit, 106 Fuß lang und 4 Stockwerke hoch. Das Gebäude hatte ein flaches, holzcementirtes Dach. Am Dachrande, ringsherum um die Fabrik, war eine $\frac{3}{4}$ Zoll starke, eiserne Blitzableiterstange angebracht, auf der, in nur 4 Fuß Entfernung von einander, eine große Zahl Auffangestangen befestigt waren. Sechs Ableitestangen von gleicher Stärke, wie oben angegeben, führten zur Erde, fünf davon endigten in einer Tiefe von 3 Fuß unter der Oberfläche derselben, die sechste war an das 30 Fuß entfernte Ufer eines Teiches geleitet.

Der Besitzer der Fabrik hatte die Einzelnheiten dieser Einrichtungen selbst angegeben.

Die Spinnerei wurde allgemein wegen der ungewöhnlich großen Anzahl von Auffangestangen und der sonstigen Einrichtungen als ganz besonders gesichert gegen Blitzbeschädigungen betrachtet; außerdem war die ganze Blitzableiter-Anlage

kurz vorher genau untersucht und betreffs der äußeren Beschaffenheit und der innigen Verbindung der einzelnen Theile in guten Zustand versetzt worden. Trotz alledem wurde die Spinnerei vom Blitze getroffen. Die Wirkung des Blitzes war eine so bedeutend zündende, daß die Spinnstuben sofort in Flammen standen und an Rettung des Gebäudes von vornherein nicht gedacht werden konnte.

Bei diesem Fall ist vielseitig gefragt worden, welchen Werth da Blitzableiter überhaupt noch haben.

Die einzig richtige Antwort auf diese Frage ist eben die, daß gerade das Abbrennen der Cavendish-Spinnerei den höchst interessanten Beweis liefert, mit welcher Umsicht und Sachkenntniß Blitzableiter angelegt werden müssen und Unkenntniß immer nur Schaden bringt. Jahr um Jahr gehen in Folge dieser Unkenntniß Millionen durch Blitzschlag zu Grunde.

Obgleich die Bedingungen eines guten Blitzableiters immer und immer wieder bekannt gemacht werden, auch in jedem Lehrbuche der Physik zu finden sind, werden doch fast ausnahmslos die Blitzableiter von Leuten hergestellt, die keine Ahnung von deren Erfordernissen haben und ein Sachverständiger wird aus Ersparnißrücksichten nicht zugezogen.

Wenn man die Marine-Register befragt, wird man leicht zu dem Resultat gelangen, daß früher die Verluste von Schiffen und Menschenleben durch Blitzschlag auf offener See ganz enorm gewesen sind, und daß diese Verluste sofort aufhörten, seitdem man Blitzableiter auf Seeschiffen einführte. Gegenwärtig hört man höchst selten oder fast niemals etwas von Beschädigungen an Schiffen und Verlusten von Menschenleben auf dem Meere durch die atmosphärische Elektricität auf Fahrzeugen, die mit einem richtig construirten Blitzableiter ausgerüstet sind. Eine Vorrichtung, welche ein hölzernes Schiff auf der See gegen den Blitz zu schützen vermag, muß folgerichtig auch einem Hause auf dem Lande Sicherheit gewähren. Da die Blitzableiter der Seeschiffe sich den Bedingungen eines vollkommenen Blitzableiters am meisten nähern, so dürfte es gewiß interessant sein, Schlußfolgerungen daraus für die Construction derselben auf Häusern zu ziehen.

Die Blitzableiter auf den Schiffen sind folgendermaßen eingerichtet: Von der höchsten Mastspitze eines Schiffes wird ein entsprechend starkes Seil von Kupfer- oder Eisendrähten, befestigt an dem Takelwerke, abwärts nach der Kupferung geführt und daselbst verlöthet. Die Ableitung steht somit in Verbindung mit einem gut leitenden Material von bedeutender Oberfläche, welches in steter und inniger Berührung mit der See ist. Die Kupferung hat in den meisten Fällen sogar weit mehr Flächeninhalt als das ganze Verdeck des Schiffes. Die Auffangestange hat die gewöhnliche Form, oder ist häufig in mehrere Arme getheilt, welche in feine, mit Platina armirte Spitzen enden. Die Gegensätze der atmosphärischen Elektricität gleichen sich hier aus, ohne jede Spur zu hinterlassen, noch Schaden anzurichten.

Dies ist die goldene Regel, nach welcher Blitzableiter auch zur Sicherung der Gebäude hergestellt werden müssen.

Ein Blitzableiter muß mit einem gut leitenden Material von großer Oberfläche endigen, welches in inniger Berührung mit der feuchten Erde steht. Ohne eine solche Einrichtung kann kein Blitzableiter als sicher betrachtet werden.

Es fragt sich nun, wie groß und aus welchem Material sind die Erdplatten für Blitzableiter herzustellen, um Sicherheit zu erzielen? Die Größe der Oberfläche ist abhängig von der Beschaffenheit des Erdbodens.

Der Physiker Mr. David Brooks in Philadelphia empfiehlt deshalb, um der Möglichkeit einer Gefahr selbst bei wenig feuchtem Boden in der trockensten Jahreszeit vorzubeugen, die leitende Oberfläche der Erdplatten gleich groß zu nehmen dem Flächeninhalte der Dächer der zu schützenden Gebäude. Ist diese Regel falsch, so dürfte sie es nur zur größeren Sicherheit der Häuser sein.

Wenn man die Brooks'sche Regel auf die Cavendish-Spinnerei anwendet, so hätten die Blitzableiter daselbst Erdplatten von 4770 Quadratfuß haben müssen, an Stelle dessen waren kaum 30 Quadratfuß vorhanden. — Kein Wunder, daß ein Einschlagen und Zünden des Blitzes möglich war.

Eiserne oder kupferne Platten oder Röhren sind das beste Material zur Herstellung von Erdplatten an Blitzableitern. In allen den Fällen, wo Wasserleitungen von größerer Ausdehnung in der Nähe sind, können die Blitzableiter zweckmäßig mit diesen verbunden werden; besondere Erdplatten sind dann nicht erforderlich. Da man aus ökonomischen Rücksichten wahrscheinlich selten so große Metallplatten verwenden wird, so kann man auch die Ableitungsstangen in einem langen Graben in der Mitte zwischen Holzkohlen fortführen und mehrere Verzweigungen dabei anbringen.

Bei dem hier in Frage kommenden Blitzstrahl müssen jedenfalls sehr bedeutende Mengen Elektricität, bei außerordentlich hoher Spannung vorhanden gewesen sein. Wären die 6 Ableitungsstangen in der Erde nochmals mit einander verbunden worden, oder hätte die eine wirklich gute Erdleitung einen größereren Querschnitt gehabt, so würde der Blitz seine zerstörende Wirkung wahrscheinlich nicht haben ausüben können.

II. Kleine Mittheilungen.

Bestrafung eines gegen die Postanstalt verübten groben Unfugs. In einer der östlichen Provinzen Preußens ist vor einiger Zeit der Fall vorgekommen, daß einem Postfußboten, welcher sich auf seinen Botengängen zuweilen eines Fuhrwerks bediente und dasselbe kurze Zeit hindurch vor einem Gasthause ohne Aufsicht stehen ließ, bei dieser Gelegenheit von einem Landbewohner die Botentasche vom Wagen weggenommen worden ist.

Obwohl dem Thäter die Tasche kurz darauf wieder abgenommen und festgestellt wurde, daß er dieselbe nur als Ueberführungsgegenstand bei einer gegen den betreffenden Boten wegen jener Pflichtwidrigkeit zu richtenden Anzeige zu benutzen beabsichtigte, so wurde der übereifrige Angeber gleichwohl im gerichtlichen Verfahren wegen groben Unfugs zu einer Strafe von 15 Mark oder 3 Tagen Gefängniß verurtheilt.

Berechnung der Wortzahl nach dem neuen Telegraphentarif. Mit Bezug auf den neuen Telegraphentarif ist mehrfach die Befürchtung laut geworden, daß die Zählung der Worte mit mehr als fünfzehn Buchstaben des Morse-Alphabets für zwei Worte eine erheblich ins Gewicht fallende Vertheuerung der Telegramme herbeiführen werde. Wie wenig diese Befürchtung begründet ist, beweist eine am 24. Januar beim Telegraphen-Centralamt Berlin und beim Telegraphenamt Berlin Börse vorgenommene Zählung. In den zur Aufgabe gelangten 2112 Telegrammen

mit zusammen 60,647 Worten befanden sich nur 258 Worte mit mehr als 15 Morsezeichen, wie z. B. Genossenschaftsbank, allerunterthänigsten, Cubaangelegenheit, Generalfeldmarschall u. a. dgl.

Ganz abgesehen von der Frage, ob manche derartige Worte nicht kürzer gegeben, oder durch eine kürzere Bezeichnung im Telegramm ersetzt werden könnten, gilt die Mehrzahl solcher Wortzusammensetzung auch im gewöhnlichen Sprach- und Schriftgebrauch für mehr als ein Wort und es wird sicherlich die nach obiger Statistik sich ergebende Ausscheidung von ungefähr $^4/_{10}$ Prozent nur gerechtfertigt erscheinen; man könnte sonst bei der Cohäsionsfähigkeit der deutschen Sprache noch dazu kommen, für Worte, wie: »Staatsschuldentilgungshauptkassenverwaltung« u. a. dgl., die Eigenschaft der »Einfachheit« in Anspruch nehmen zu wollen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Carl Hofmann, Praktisches Handbuch der Papierfabrikation. Berlin 1875. Verlag von Julius Springer.

Bei den nahen Beziehungen des gesammten Schriftwesens zur Post ist die Geschichte und die Technik der Papierbereitung in diesen Blättern schon mehrfach theils vom volkswirthschaftlichen, theils vom ethnographischen Standpunkte aus besprochen worden*). Es würde über die Zwecke des Post- und Telegraphenarchivs hinausgehen, die Fortschritte dieses bedeutenden Industriezweiges einer ausführlicheren Darstellung zu unterwerfen, immerhin wird es aber für viele Leser nicht ohne Interesse sein, von der Entstehung eines der nothwendigsten Erfordernisse unseres Verkehrslebens genauere Kenntniß zu erlangen. Jedem, der sich in dieser Beziehung näher unterrichten will, bietet das obenerwähnte umfangreiche und mit vielen Abbildungen versehene Werk die beste Gelegenheit.

Der Verfasser, zuletzt technischer Director der Public Ledger paper mills bei Elkton in Maryland, beabsichtigt zwar mit der vorliegenden deutschen Ausgabe des auch in englischer und französischer Sprache erschienenen Werks in erster Linie die praktische amerikanische Fabrikationsweise für das deutsche Gewerbe nutzbar zu machen, gleichwohl gestattet aber die übersichtliche Anordnung des Stoffes auch dem Laien, ohne Schwierigkeit einen Ueberblick über das für ihn besonders Wissenswerthe, von der Bereitung der Rohmaterialien an bis zu den Betriebs- und Arbeiterverhältnissen, zu gewinnen.

Nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung und einer allgemeineren Beschreibung der Hand-Papierfabrikation geht der Verfasser auf den Hauptgegenstand seiner Darstellung, die Fabrikation von Maschinenpapier, ein. Als vornehmlichster Rohstoff erscheinen auch hier, wie bei der Herstellung von Handpapier, Lumpen oder Hadern, die durch Kochen, Entwässern, Bleichen u. s. w. mittelst einer sinnreichen Verbindung mechanischer Einwirkungen und chemischer Prozesse zerkleinert und zubereitet werden. Dem eigentlichen Gebiet der Maschinenarbeit begegnen wir aber erst bei der Bereitung des sogenannten Ganzzeuges durch Mischen, Waschen und Mahlen, Leimen

*) P. A. 1873 S. 360 ff.
P. A. 1874 S. 57 und 150.
P. A. 1875 S. 28.



und Färben, sowie bei der schließlichen Herstellung des Papiers in seinen uns im täglichen Leben entgegentretenden äußeren Formen.

Die Verrichtungen dieser Papiermaschinen lassen sich in folgende bei der Arbeit aufeinanderfolgende Stadien zerlegen:

1. Vertheilen und Verdünnen des Zeuges. 2. Reinigen des Zeuges (mittelst Sandkasten, Knotenfänger, Teller). 3. Verwandlung des Zeuges in Papier (Metalltuch und Zubehör). 4. Austreiben des Wassers durch Druck (Pressen) und durch Verdampfung (Trockencylinder). 5. Glätten der Oberflächen. 6. Aufrollen des Papiers. 7. Schneiden des Papiers auf der Schneidemaschine. Nach nochmaliger Leimung des Papiers im Bogen (mit thierischem Leim) und nachdem die letzte Zurichtung durch Walzen, Glätten, Schleifen, Satiniren erfolgt ist, sehen wir erst das Papier in seiner gebräuchlichen Gestalt vor uns.

Bekanntlich werden für die Hadern gegenwärtig in erheblichstem Umfange Ersatzstoffe zur Papierbereitung verwendet. Die ersten Versuche hierzu sind bereits in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in Europa gemacht worden. Doch haben die Chinesen und Japaner schon mehrere Jahrhunderte vorher verstanden, Papier im jetzigen Sinne des Wortes lediglich aus Pflanzen zu bereiten. Das chinesische Papier verdankt indeß seine vortrefflichen Eigenschaften wahrscheinlich weniger der Art der dazu verwendeten Rohstoffe, als vielmehr dem Ausschluß aller Maschinen und starken Chemikalien bei ihrer Verarbeitung.

In Europa gelang es zuerst dem Superintendenten und Botaniker Dr. J. G. Schäffer in Regensburg, verschiedene Pflanzen ohne Beimischung von Hadern in Papier zu verwandeln. Nach dem im Jahre 1765 von ihm veröffentlichten Werke, worin er verschiedene Muster und Beschreibungen gab, zählten zu diesen Pflanzen namentlich: die Samenwolle der Schwarzpappel, Moos, Weide, Traubenschalen, Hanf, Maiblumenpflanzen, verschiedene Gattungen Stroh, Krautstumpen, bayerischer Torf u. m. dgl. Im Jahre 1772 veröffentlichte Dr. Schäffer ein zweites Buch, welches über sechszig aus verschiedenen solchen Rohstoffen angefertigte Papiermuster enthält. Theoretische Vorschläge zur Bereitung von Papier aus anderen Stoffen als Hadern hatten vor Schäffer u. a. auch Séba, Réaumur, Guetard und Gleditsch gemacht. Zu einem regelmäßigen fabrikmäßigen Betriebe der Papierbereitung aus Ersatzstoffen kam es erst um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts nach fortgesetzten Bemühungen und Versuchen Vieler.

Gegenwärtig werden als Ersatz für Hadern bei der Papierfabrikation als praktisch bewährt hauptsächlich verwendet: altes Papier, Stroh, Espartogras, Holzzellstoff, Manillahanf oder Jute, Schilfrohr und geschliffenes Holz.

Von Interesse ist die Darstellung, welche der Verfasser von der Fabrikation besonderer Arten von Papier und Pappen giebt, als: Werthzeichenpapier, Seidenpapier, Kragenpapier, Packpapier, Tabackpapier, Pergamentpapier, Papier aus Baumwollspinnabfällen und aus Baumwollsamen, Strohpappen, Lederpappen, Dachpappen und Baupappen. Aus der Besprechung der Letzteren erfahren wir, daß diese Pappen in den Vereinigten Staaten von Amerika, besonders im Westen, beim Häuserbau so ausgedehnte Anwendung finden, daß sich mehrere große Fabriken ausschließlich mit ihrer Herstellung befassen. Sie werden vielfach von außen auf die Riegelwände hölzerner Häuser genagelt und mit halbzölligen, dachziegelartig übereinander genagelten Brettern oder mit einer etwa 9 Zoll dicken Backsteinmauer bedeckt. Sie dienen auch vielfach zum Verkleiden der Zimmerwände an Stelle des Ver-

putzes. Als Beispiel ihrer Nützlichkeit wird hierbei angeführt, daß die Rock River Paper Co. unmittelbar nach dem Brande von Chicago im Jahre 1871 die Wohnräume von 10,000 Häusern um den Preis von 5 Dollars für den Raum mit Baupappe auskleidete und dadurch wesentlich mit dazu beitrug, daß den Tausenden von Obdachlosen rasch Unterkommen verschafft wurde.

Das Werk schließt mit einer Statistik über die Papiererzeugung der kaukasischen Völker, der wir folgende interessante Daten entnehmen.

Es befinden sich:

				Jahresproduktion.	
in Belgien	52	Papierfabriken	mit	544,800	Ctr. (50 Kilogr.)
» Dänemark	5	»	»	63,600	»
» Deutschland	580	»	»	4,596,000	»
» Oesterreich	171	»	»	1,583,000	»
» Frankreich	392	»	»	2,994,000	»
» Griechenland	—	»	»	—	»
» Großbritannien	296	»	»	3,364,200	»
» Italien	67	»	»	866,300	»
» Niederlanden	21	»	»	164,100	»
» Portugal	10	»	»	56,300	»
» Rußland	71	»	»	653,400	»
» Schweden u. Norwegen	21	»	»	198,000	»
» Schweiz	42	»	»	303,600	»
» Spanien	27	»	»	194,600	»
» Türkei	1	Manufactur	»	800	»

Mithin nimmt Deutschland sowohl nach der Zahl der Fabriken als nach der Production unter allen europäischen Staaten weitaus den ersten Rang ein.

Ganz erheblich werden aber die europäischen Staaten übertroffen durch die Vereinigten Staaten von Amerika, da nach einer im Jahre 1872 unter Benutzung amtlicher Quellen hergestellten Uebersicht (Lockwood's Direktory of the Papermanufacturers in the United States and Canada) in dem gedachten Jahre daselbst nicht weniger als 820 Papierfabriken in Betrieb waren, deren Jahresproduction sich auf 322,719,192 Kilogramm belief.

Ueber den Umfang der jedenfalls sehr erheblichen Papiererzeugung in Ostasien liegen statistische Daten nicht vor. Die unerreichte Güte und Dauerhaftigkeit des japanischen Papiers zieht die Aufmerksamkeit der deutschen Fabrikanten in hohem Grade auf sich. Wie wir hören, wird von unternehmenden rheinischen Industriellen der Versuch gemacht werden, Papiermasse aus Japan hierher einzuführen und zur Herstellung von Papiersorten zu verwenden, welche mit den japanischen wetteifern sollen.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union génerale des postes. No. 6. Berne, 1er. Mars 1876.

Entrée de L'Inde britannique et des colonies françaises dans L'Union génerale des postes. — Communications.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 5. Heft. 1. März 1876.
Der ottomanische Parnaß. Von Murad Efendi. — Die kirchenpolitische Bewegung in Deutschland im Jahre 1875. Von Karl Wiggermann. II. — Frauenstädts Umbildung der Schopenhauer'schen Philosophie. Von Eduard v. Hartmann. II. — Die Reichslande Elsaß-Lothringen 1871 bis 1875. Von Wilhelm Müller. III. — Die »Revue des deux Mondes«. Von Leopold Katscher. — Chronik der Gegenwart: Todtenschau. Politische Revue.

3) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1876. Heft II.
Die Expedition S. M. S. »Gazelle«. VIII. Wissenschaftliche Beobachtungen und Untersuchungen auf der Reise S. M. S. »Gazelle« von der West- und N.W.-Küste Australiens durch die Ombay-Passage nach Ambrina. Von Capitain z. See Freiherr von Schleinitz. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Arcona«, Capitain z. See Freiherr von Reibnitz. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Medusa«, Corv.-Capitain Zirzow. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Vineta«, Corv.-Capitain Graf von Monts. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Luise«, Corv.-Capitain Ditmar. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Victoria«, Corv.-Capitain Donner. — Vergleichende Uebersicht der am Bord S. M. Schiffe »Arcona«, »Medusa«, «Vineta«, »Luise« und »Victoria« im Atlantischen Ocean in den Monaten Oktober bis Dezember 1875 angetroffenen Windrichtungen. — Reise von London nach Honolulu. — Aus den Tagebüchern des deutschen nautischen Vereins. — Beschreibung einiger Häfen und Küstentheile Neu-Seelands. — Die Suares-Inseln bei Neu-Seeland — Segelanweisung für die Tartarische Meerenge und für die Amur-Mündung. Bemerkungen über das Klima von Sachalin und der Amur-Mündung. — Kleine hydrographische Notizen. — Literarisches. — Karte des Hafens von Sabanilla. — Meteorologische, magnetische und Gezeiten-Beobachtungen, angestellt auf dem Kaiserlichen Observatorium zu Wilhelmshaven für den Monat Januar 1876.

4) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** Nr. 11. 11. März 1876.
Deutschland und das Ausland: Der zehnte März. — Die Aechtheit der moabitischen Alterthümer. — Frankreich: Die neuprovenzalische Dichtung. (Mistrals »goldene Inseln«). — England: Graf John Russels Erinnerungen und Rathschläge. Eine Selbstkritik der Whig-Partei. Von Trauttwein von Belle. I. — Geologisches. — Polen: Kasimir Brodzinskis Schriften. — Ostasien: Chinesisches Silben-Lexikon. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

5) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 2/3.
Das schweizerische Bundesgericht. Von Theodor Landgraff. — Kritische Beiträge zum Verständniß des Eisenbahnwesens. Von L. E. Trommer. — Die deutsche Reichs- und Staatsangehörigkeit. Von Dr. Max Seydel. — Die Ausführung der Münz-Gesetzgebung. — Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung. — Miscellen. — Staatswissenschaftliche Literatur.

6) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. Berne, 25 Février 1876. No. 14.
Législation télégraphique de la Grèce. — Description d'un système de transmission simultanée en sens contraire. Système Vianisi (2e article. suite et fin). — Revue bibliographique de 1875 (2e article). — Nouvelles.

7) **The telegraphic journal.** London, March 1. Nr. 74.
The Abbot's Ripton Railway accident. — The recent breakages of the Direct United States Company's cable. — Post office telegraphs. — Block signalling. — The magnetic equivalent of heat. — The bakerian lecture; by Charles Wheatstone. — Notes. — Proceedings of societies. — Description of a lightning protector, especially adapted for aerial lines; by J. E. Vaes. — Faraday and Wheatstone. — Correspondence. — Notices to Correspondents.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



// Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 7. Berlin, April. 1876.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

26. Das belgische Postwesen im Jahre 1874*).

Dem vom belgischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten erstatteten Bericht über das Betriebsjahr 1874 entnehmen wir bezüglich des belgischen Postwesens Folgendes:

I. Postanstalten, Briefkasten, Personal, Bestellungs- und Beförderungsdienst.

Es waren vorhanden:	Ende 1874	1873
Postanstalten	479	469
Briefkasten	4,798	4,696
nämlich in Orten mit Postanstalt	1,308	1,261
» » ohne Postanstalt	3,380	3,320
an den Postwagen	110	115
Beamte (ausschließlich der überzähligen)	870	855
Unterbeamte (ausschließlich der überzähligen Briefträger und der im Vertragsverhältniß stehenden Postboten)	2,402	2,349
Stadtbriefträger überhaupt waren vorhanden	818	806
Landbriefträger	1,537	1,520

*) Ueber das belgische Postwesen im Jahre 1873 siehe Postarchiv 1875 Nr. 4.

Die Postsendungen wurden bestellt:

	in Orten			
	mit Postanstalt		ohne Postanstalt	
	1874	1873	1874	1873
täglich 1 mal.....	—	—	1,635	1,642
» 2 »	190	198	440	437
» 3 »	133	123	30	39
» 4 »	72	75	8	—
» 5 bis 7 mal	64	54	—	—
Zusammen	459	450	2,113	2,118

Von den oben angegebenen 479 bz. 469 Postanstalten sind 20 bz. 19 ohne Bestellungsdienst.

	1874	1873
Bahnpostkurse bestanden................	14	13
Dieselben verrichteten täglich Fahrten.........	49	45
auf einer Gesammt-Kursstrecke von..... Kilometern	1,391	1,299
und legten im Jahre zurück............. Kilometer	1,614,760	1,534,460
Die vorhandenen Personenposten........	143	139
legten zurück .... Kilometer	2,376,515	2,344,395
und beförderten Reisende	328,888	340,072
Die Eil-, Kariol-, Omnibus- 2c. Posten......	225	222
legten zurück .... Kilometer	1,612,051	1,607,828

II. Einnahmen. Die Gesammt-Einnahmen beliefen sich auf 8,840,022 Fr. 59 Ct., d. h. 483,250 Fr. 17 Ct. oder 5,78 pCt. gegen das Vorjahr mehr.

Von der Einnahme entfallen unter Anderem	1874	1873
auf die Briefe .... Fr.	6,995,344	6,614,418
» » Zeitungen und Drucksachen.. »	1,059,752	995,454
» » Geldsendungen .... »	217,318	187,048
» » Abrechnungen mit fremden Verwaltungen............ »	341,887	354,060
Der Verbrauch an Freimarken, gestempelten Briefumschlägen, Postkarten 2c. betrug... Stück	87,428,291	80,667,687
mit einem Werthe von.................. Fr.	7,236,966	6,807,707

III. Ausgaben. Die Gesammt-Ausgaben beliefen sich auf 5,779,331 Fr. 4 Ct., einschließlich des auf die Post entfallenden Antheils (¼ oder 251,095 Fr.) an den gemeinsamen allgemeinen Kosten der vereinigten Verwaltungen (Eisenbahn, Post, Telegraphie, Marine). Der Reinertrag bezifferte sich somit auf 3,060,691 Fr. 55 Ct. Im Jahre 1873 betrug derselbe 2,893,175 Fr. 47 Ct.

Die Betriebskosten sind sich gleich geblieben, nämlich in beiden Jahren 65,38 pCt. der Einnahme.

Die Hauptposten der Ausgabe bilden	1874	1873
die Besoldungen 2c. der Beamten mit.......... Fr.	1,829,530	1,754,474
» » » » Unterbeamten mit...... »	2,493,170	2,267,338
» Beförderungskosten mit .... »	558,030	552,300
» Ausgaben für Ausstattungsgegenstände, Amtsbedürfnisse, Miethe .... »	608,000	607,802

IV. Sparkasse. Der Verkehr der mit den Postanstalten vereinigten Sparkassen gestaltete sich, wie folgt:

Einzahlungen im Jahre 1874	3,805,113 Fr.	61 Ct.
» » » 1873	3,233,408 »	84 »
1874 mehr.....	571,704 Fr.	77 Ct.
Rückzahlungen im Jahre 1874.............	1,896,834 Fr.	47 Ct.
» » » 1873.............	1,151,309 »	15 »
1874 mehr.....	745,525 Fr.	32 Ct.
Anzahl der Sparkassenbücher		
am Schlusse des Jahres 1874	17,313	
» » » » 1873	13,283	
1874 mehr.....	4,030	
Saldo am Schlusse des Jahres 1874.........	6,675,036 Fr.	82 Ct.
» » » » » 1873.........	4,837,016 »	73 »
1874 mehr.....	1,838,020 Fr.	9 Ct.

V. Beziehungen zum Auslande. Durch ein Abkommen mit der Schweiz wurde der Austausch von Postkarten zum Porto von 15 Centimen vom 1. Juni 1874 ab eingeführt.

Im Verkehr mit Italien trat vom 1. Oktober 1874 ab eine Erhöhung des Meistbetrages der Postanweisungen von 200 auf 500 Fr. ein.

Ferner setzte ein Uebereinkommen zwischen der belgischen und französischen Postverwaltung fest, daß die belgischen Postanstalten die Auswechselung von Briefen mit Werthangabe zwischen Frankreich und Niederland bewirken sollten.

Schließlich ist noch besonders hervorzuheben der am 9. Oktober 1874 in Bern abgeschlossene Vertrag, betreffend die Gründung eines Allgemeinen Postvereins. Die Grundlagen desselben dürften zur Genüge bekannt sein.

VI. Postdampfschifffahrt. Als zu Anfang des Jahres 1874 die Gesellschaft, welche die Berechtigung zur Unterhaltung der Postdampfschifflinien nach den La Plata-Staaten und nach Chili besitzt, diese letztere Linie aufgab, wurde ihr von der Regierung die Berechtigung gänzlich entzogen, eine Entscheidung, welche, als die Gesellschaft klagbar wurde, durch Urtheilsspruch Bestätigung erhielt.

Gleichwohl erlitt in Folge dessen die direkte Postdampfschiffverbindung zwischen Belgien und den Staaten Südamerikas keine Unterbrechung, vielmehr wurden auch fernerhin den 1. und 15. jedes Monats nach Brasilien, Uruguay und der Argentinischen Republik und den 17. jedes Monats nach Chili und Peru Schiffe abgefertigt.

Die regelmäßige directe Postdampfschifffahrt zwischen Belgien und den Vereinigten Staaten von Amerika, zu deren Unterhaltung der »International Navigation Company« von Philadelphia durch Vertrag vom 1. Juli 1873 die Genehmigung ertheilt worden, hat Anfang des Jahres 1874 begonnen.

Die Abfahrten von Antwerpen nach Newyork und Philadelphia fanden ursprünglich alle zwei Wochen statt; sie folgten sich im Jahre 1874 von 12 zu 12 Tagen.

VII. **Allgemeine Verkehrsstatistik.** Die dem Bericht beigefügten Tabellen ergeben bezüglich der Leistungen der belgischen Postverwaltung folgende Einzelheiten.

Es wurden im Jahre 1874 befördert:

	Inland.	Nach und vom Ausland.
Gewöhnliche Briefe	40,622,617	16,501,884
Briefe mit Werthangabe........	194,685	63,732
Einschreibbriefe	288,917	337,056
Eilbriefe......................	20,607	7,130
Amtliche Briefe	8,068,528	58,188
Postkarten	5,970,549	65,312
Drucksachen....................	24,803,532	5,290,675
Waarenproben...................	461,487	625,703
Geschäftspapiere...............	49,751	25,714
Zeitungen......................	53,475,994	5,349,604

Gegen das Jahr 1873 hat sich vermehrt die Zahl der gewöhnlichen, der Werth-, der Einschreib- und der Eilbriefe des Inlandes um 4,52 pCt., nach und vom Auslande um 3,69 pCt., der Postkarten des Inlandes um 28,19 pCt., nach und vom Auslande um 305,16 pCt., der Dienstkorrespondenz des In- und Auslandes um 2 pCt., der Drucksachen um 15,89 pCt. und der Zeitungen um 11,47 pCt.

Der Werthbetrag der im Inlande und nach dem Auslande versendeten Geldbriefe, welcher im Jahre 1873 gegen 1872 eine so beträchtliche Zunahme zeigte, ist im Jahre 1874 noch bedeutend gestiegen. Denn während derselbe 1873 136,469,839 Fr. oder 43,955,335 Fr. mehr als 1872 betrug, stieg derselbe im Jahre 1874 auf 186,791,543 Fr., oder um 50,321,704 Fr. gegenüber 1873. Die Zahl der Werthbriefe ist allerdings auch um 36,989 Stück gewachsen und betrug 1874 231,442 Stück.

Der durchschnittliche Werthbetrag eines Briefes belief sich 1872 auf 538, 1873 auf 701 und 1874 bereits auf 807 Fr.

Diese doppelte Vermehrung, sowohl in der Zahl, als in dem Betrage der Werthbriefe, ist unzweifelhaft auf die mit dem 1. Juni 1873 in Kraft getretenen Ermäßigungen der Versicherungsgebühr zurückzuführen.

Nach der bereits im Vorjahr angeführten Beobachtung, welche die Ergebnisse des Jahres 1874 nur bestätigen, entzog der vorige, namentlich für die großen Geldsendungen, zu hohe Tarif nicht allein der Post die Sendungen mit hohen Portobeträgen, sondern rief auch noch das Unwesen hervor, größere Geldbeträge unter niedrigerer Werthangabe zu versenden.

Die Einnahme an Versicherungsgebühr, welche im Jahre 1873 um 14,081 Fr. stieg, erfuhr im Jahre 1874 eine neue Vermehrung um 13,424 Fr., ein Ergebniß, aus dem erhellt, wie die Gebührenermäßigung sowohl dem Staatsschatz, als dem Publikum von Vortheil gewesen ist.

Der Betrag der in Verlust gerathenen Werthsendungen ist gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Derselbe betrug 1873 1400 Fr., 1874 nur 720 Fr. Von letzterer Zahl sind nur 340 Fr. auf die Postkasse übernommen worden. Die Zahl der abhanden gekommenen Werthsendungen betrug in beiden Jahren vier.

Beim Postanweisungsverkehr zeigt sich im internen Verkehr gegen das Vorjahr eine Vermehrung um nahezu 100,000 Stück.

Es betrug nämlich			1874	1873
im internen Verkehr	die Zahl der aufgelieferten Postanweisungen		911,099*)	812,264*)
	der darauf eingezahlte Betrag	Fr.	52,991,100	43,959,386
nach und vom Auslande	die Zahl der Postanweisungen		124,731	108,352
	der Betrag	Fr.	5,848,289	5,157,223

Die Zahl der Postaufträge im internen und internationalen Verkehr belief sich 1874 auf 439,967 Stück gegenüber 383,345 im Jahre 1873.

Zum Schluß mag noch die Statistik über die unbestellbaren Briefe hier einen Platz finden.

Es betrug die Zahl der überhaupt unbestellbaren Briefe:

	1874	1873
im internen Verkehr	94,067	87,261
nach und vom Auslande	64,915	61,125
zusammen	158,982	148,386
Davon wurden bestellt oder an die Absender zurückgegeben bz. nach dem Auslande zurückgeschickt:		
im internen Verkehr	44,408	42,568
nach und vom Auslande	53,672**)	45,658**)
zusammen	98,080	88,226
Es blieben mithin endgültig unbestellbar:		
im internen Verkehr	49,659	44,693
nach dem Auslande (zurückgekommene aus dem Auslande)	11,243	15,467
zusammen	60,902	60,160
Nachfragen wurden gehalten nach Briefen	3,793	3,255
davon wurden aufgefunden »	1,746	1,253.

---

27. Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtungen im Elsaß, insbesondere in der freien Reichsstadt Straßburg.

Von Herrn Ober-Postdirektions-Secretair C. Löper in Markirch.

I.

Durch das Elsaß ziehen zwei wichtige, sich in Straßburg kreuzende Heerstraßen: eine von Italien, der Schweiz und dem südlichen Frankreich nach der Nordsee und die andere von der Donau zur Seine oder von Wien nach Paris. Diese Straßen

*) Einschließlich 210,781 im Jahre 1874, bz. 184,689 im Jahre 1873 behufs Uebermittelung der Zeitungsgelder und der durch Postauftrag eingezogenen Beträge verwendeten Postanweisungen.

**) Darunter 31,940 im Jahre 1874, bz. 29,688 im Jahre 1873 nach dem Auslande zurückgesandte Briefe.

gaben schon frühzeitig Anlaß zu Verkehrsbeziehungen, welche im Mittelalter durch Boten gepflegt wurden.

Bereits in einem Leibgedings-Vertrage vom Jahre 840 wurde in Weißenburg ein Botendienst zu Pferde ausbedungen*). Nach dem ursprünglich in lateinischer Sprache abgefaßten Gesetzbuche der Stadt Straßburg, welches nach neueren Forschungen aus dem Anfange des zwölften Jahrhunderts herrührt, gehörte es zum Recht des Bischofs daselbst, daß 24 Boten zu seiner Verfügung standen, welche, sämmtlich aus den Handelsleuten des Ortes entnommen, im Bezirke des Bisthums die Botschaften des Bischofs auszutragen hatten. Jeder dieser Boten mußte im Laufe eines Jahres dreimal auf des Bischofs Kosten reisen**).

Aehnliche Verpflichtungen bestanden auch an anderen Orten; so wird in dem Archiv für österr. Geschichte (26. 281) ein feudum portandi litteras vom Jahre 1296 erwähnt. Mitunter sträubten sich aber auch Gemeinden, eine solche Pflicht zu übernehmen. Als Kaiser Maximilian I. im Jahre 1496 vom Rath in Freiburg im Br. verlangte, daß derselbe seine Schreiben herumsenden ließe, wurde dieses Ansinnen abgelehnt. Der deswegen gefaßte Beschluß lautet: »nach dem ein rat vermeint, des nit schuldig sin, darin zu handlen nach gepür. Und ist der räte meinung, man söll sich des nit beladen, das man nit schuldig sie.« ***)

Die Reichsstädte unterhielten aus Anlaß ihrer gegenseitigen Bündnisse einen vielfachen Briefwechsel. Dies gilt natürlich auch von den elsässischen, unter denen Straßburg von jeher eine bedeutsame Stelle einnahm. Seit dem fünfzehnten Jahrhundert sind manche Einzelheiten über die Art und Weise der Uebermittelung dieser städtischen Verkehrsbeziehungen auf uns gekommen.

Dieser Verkehr geschah entweder durch reitende oder laufende Boten. Im Stadtrechte der betreffenden Orte heißt es mehrfach, daß die Bürger verpflichtet seien, im Dienste der Stadt zu reiten. Man pflegte sich insbesondere reitender Boten zu bedienen, wenn Geldsendungen zu übermitteln waren. Oft waren solche Boten zugleich Bevollmächtigte ihrer Gemeinden bei Erledigung von Aufträgen und sonstigen Geschäften und hießen deshalb auch »Machtboten«. Da nicht alle Boten sich im Besitze von Pferden befanden, so sahen die Städte sich mehrfach genöthigt, besondere Marställe zu halten, deren Unterhaltung ziemlich erhebliche Kosten beanspruchte.

In Straßburg erließ der Rath bereits im Jahre 1400 eine Ordnung in Betreff der »Ehrbaren Botten«. Dies waren Personen von Adel aus angesehenen Bürgergeschlechtern, welche die Stadt auf Reichstagen, bei Versammlungen der Fürsten, Herren und Städte ꝛc. zu vertreten hatten. Es war eine Ehre, dergleichen Dienstleistungen zu übernehmen, denn es wurden dazu nur Männer erwählt, welche nach dem Ermessen des Rathes die »aller erlichest vnd die besten waren«. Sie begaben sich zu Pferde nach dem jeweiligen Bestimmungsorte und zwar in Begleitung von Knechten und Knaben. Kein ehrbarer Bote sollte mehr als 4, später 5 Pferde mit sich nehmen. Die erlassene Ordnung in Betreff der ehrbaren Boten wurde mehrfach erneuert; diejenige aus dem Jahre 1468, welche ziemlich umfangreich ist, trägt die Ueberschrift: »Ordnung der Statt Gesanten.« Nach derselben erhielt jeder Gesandte oder wie derselbe durchgängig genannt wird, Bote, eine Unze

*) Es heißt in dem Vertrage: »quod ego Liuto pergam equitando ubicumque prepositus percipiat (Traditt. Wizenb. 1151).

**) Strobel, Vaterl. Gesch. des Elsasses. Th. 1. S. 224.

***) Mone, Zeitschr. f. d. Gesch. des Ober-Rheins. Bd. XVI.



Pfennige (1 ℔. Pf. = 2 Fl.) pro Tag. Wenn es ihm zu »kümberlich« (mühsam) war, die auf der Reise bestrittenen Ausgaben aufzuschreiben, so konnte er dazu einen Seckler oder Rechnungsführer ernennen, der nach der Rückkehr zum Rentmeister nach dem Pfennigthurm (Stadtkasse) zu gehen, demselben Rechnung zu legen und das übrig gebliebene Geld zurückzugeben hatte. An Rittgeld erhielt innerhalb des Bisthums Straßburg für jeden Tag (?) der Knecht 1 ß ₰ (Schilling Pfennig oder 6 Kr., der Knabe 6 ₰ »als das von altar har kommen ist«. Ging die Reise jedoch nach einem Orte außerhalb des Bisthums, so erhielt der Knecht 2 ß, der Knabe 1 ß. War noch ein besonderer Diener vom Rathe bewilligt, so erhielt derselbe 10 ß für jede Woche der Abwesenheit. Unter Anderem heißt es in der Ordnung, daß wenn die Boten anderen Bürgern der Stadt mit Knechten begegnen, so darf man ihnen auf städtische Kosten »wol zu essen vnd zu trinken geben einen ymbiß oder zween«, nicht aber sollte man für deren Knechte Heu oder Stroh bezahlen. Die Boten durften weder einen Wirth, noch einen »Tresener« (Schatzmeister), noch einen Koch mit sich führen. Es wurde nämlich Werth darauf gelegt, daß die Boten bei den Gastwirthen der betreffenden Orte zehrten »vnd das zeren soll man von der Stette (Stadt) wegen betzalen, als andere Stette tunt.« Wohl aber sollten die Boten zur größeren Ehre Straßburgs das erforderliche Silbergeschirr mit sich führen.

Im siebzehnten Jahrhundert waren es meistens der Stadtschreiber und ein Rechtsverständiger, welche die Stadt Straßburg bei Erledigung wichtigerer Angelegenheiten in anderen Orten vertraten.

Aehnliche Einrichtungen bestanden früher auch in den benachbarten Städten. In Speyer erwählte der Rath seit 1429 jährlich »zween Rittmeister, die man in Rathsgeschäften auf Reichsstätte und andere Tage gebraucht — und so sie wieder heimkommen, daß sie an dem nächsten Tage danach, so der Rath sitzt, ihre Bothschaft vermelden, und über die Kosten, so lange sie ausgewesen, Rechnung thun.« *) — In Ulm mußte jeder Bürger im Dienste derselben Botschaften übernehmen; weigerte er sich dies zu thun, so sollte er den Ort für die Dauer eines Jahres verlassen und einhundert Gulden Strafe entrichten. Wer eine Botschaft zur Ausführung übernahm, zwei Pferde dazu bestellte und sich selbst beköstigte, erhielt täglich einen ungarischen Gulden. Mußte der Betreffende nach einem Orte jenseits des Rheins, wie nach Straßburg, Speyer ꝛc. reiten, so erhielt er noch dazu täglich ein Pfund Pfennige. Die Stadt unterhielt zwei eigene Botschafts-Pferde, die zu keinem anderen Zweck gebraucht werden durften. Dem Boten, welcher diese Pferde, aus Mangel an eigenen, benutzte, wurden »11 Schill. italiger Heller« von seinem Reitgelde abgezogen**).

Straßburg brauchte wegen der häufigen kriegerischen Ereignisse und der mehrfachen Römerzüge, bei denen die Stadt den Deutschen Kaisern zu dienen verpflichtet war, eine größere Anzahl Pferde. Es wurden die Bürger verpflichtet, im Interesse der Stadt Pferde zu halten. Nach der Chronik der Dominikaner in Colmar sollen im Jahr 1287 die Bürger in Straßburg 2000 Pferde besessen haben***). Besondere

---

*) Lehmann, Chronik von Speyer. S. 618.

**) Jaeger, Ulms Verfassungs-, bürgerliches und commercielles Leben. S. 425.

***) Consules Argentinenses cives suos equos habere duo milia precepere. Man hält heute dafür, daß diese Zahl zu hoch sei.

Stall-Ordnungen regelten diese Einrichtung. Ein Bürger, welcher 2000 Gulden eigenes Vermögen besaß, mußte ein Pferd, das 20 Gulden kostete, ein solcher, der 4000 Gulden besaß, ein Pferd, das 40 Gulden werth war, bereit halten. Mit dem Reichthum stiegen die Anzahl und der Werth der zu unterhaltenden Pferde. Von denjenigen Bürgern, welche wenig Vermögen besaßen, mußten 2 oder 3 behufs Unterhaltung eines Pferdes zusammentreten; sie konnten aber auch dafür einen Geldbetrag entrichten, welcher etwa 16 Gulden jährlich betrug. Die Pflege und die Fütterung der Pferde waren genau vorgeschrieben; man rechnete täglich 1 Sester (der sechste Theil eines Viertels oder etwa 19½ Liter) Hafer für ein Pferd. Drei Stallmeister waren verpflichtet, die Pferde zu überwachen und dieserhalb von Haus zu Haus zu gehen, jeden bemerkten Mangel aber dem Marschall, unter dessen Ober-Aufsicht das Stallwesen stand, anzuzeigen*). Im sechszehnten Jahrhundert und später gab es nur einen Stallmeister, der unter Aufsicht der »drei Herren des Stalls« stand. Kam im Dienste der Stadt ein Pferd um's Leben, so wurde der betreffende Bürger entschädigt, sonst hatte er jeden Unfall zu tragen.

Die Stadt besaß außerdem noch einen eigenen Marstall, in welchem die Pferde der »Soldner« zeitweise untergebracht wurden. Die sonstigen Pferde in demselben waren bestimmt zum Reiten und Fahren der regierenden Magistratspersonen, zu Arbeiten im Interesse der Stadt ꝛc.

Eilige Botschaften der Stadt Straßburg wurden durch die sogenannten »Einspännigen« ausgerichtet, welche den Soldnern im Allgemeinen zugerechnet wurden. Es waren dies berittene und bewaffnete Dienstleute, welche außerdem zur Begleitung der zu den Messen reisenden Kaufleute, wahrscheinlich auch der obigen »ehrbaren Boten«, zu Sicherheitswachen in der Stadt und Umgebung ꝛc. verwendet wurden. Solche Einspännige waren es, die im Jahre 1576 die von Zürich zu Schiff mit dem heißen Brei in Straßburg eingetroffenen Schützen auf ihrer zu Land erfolgenden Rückreise begleiteten. Die erste über diese reitenden Dienstleute erlassene Ordnung datirt wie diejenige der ehrbaren Boten aus dem Jahre 1400; sie wurde mehrfach abgeändert. Nach der »Ordenung der Einspennichen« vom Jahre 1527 wurden zu dergleichen Dienstleistungen solche Personen angenommen, welche eigene Pferde besaßen. Jeder derselben erhielt eine jährliche »Bestallung von 52 Gulden«. Diese Leute brauchten nicht Bürger der Stadt zu sein, mußten aber einer der bestehenden zwanzig Zünfte beitreten, wenn sie oder ihre Ehefrauen »etwas hanthirung« (Gewerbe) betrieben. Die Einspännigen waren verpflichtet, eine Kaution zu bestellen, welche anfänglich 50, später nur 25 ℔ Pfennige betrug; die Ermäßigung derselben trat ein, »damit man die Leuth desto mehr obligiren möchte, vm (um) die vacirende stellen sich anzumelden«. Seit 1555 erhielten diese Dienstleute in je 2 Jahren Tuch zu einem Rocke. Wenn der Einspännige unterwegs war, so bekam er 2½ β oder 15 Kr. den Tag. Auf Geleitsreisen wurden seit 1615 täglich 12 Schillinge oder 1 Fl. 12 Kr. gewährt. Wenn das Pferd während des Dienstes fiel oder sonst Schaden erlitt, so wurde dem Eigenthümer eine gehörig abgeschätzte Entschädigung gewährt. Die Zahl dieser Dienstleute betrug anfänglich 24, in späterer Zeit 18—20. Denjenigen Dienstleuten, welche keine Pferde besaßen, stellte man solche ausnahmsweise auf Kosten der Stadt. Die Einspännigen standen unter der Aufsicht eines Hauptmanns, mit dem sie, gleich den übrigen Soldnern, zu Kriegszeiten in's Feld

---

*) Friese, Neue vaterl. Gesch. der Stadt Straßburg. 1. Bd. S. 249.



zogen. Als Boten durften sie übrigens nur im städtischen Dienste und nicht in Privatgeschäften verwendet werden.

Von größerer Wichtigkeit für die Uebermittelung von Briefen zu einer Zeit, als es noch keine Posten im Elsaß gab, war das Institut der geschworenen Läuferboten. Die erste in Straßburg über dieselben erlassene Ordnung datirt aus dem Jahre 1443 und trägt die Ueberschrift »Die löffere«. Es ist bemerkenswerth, daß dieselbe die älteste, bis jetzt bekannte Boten-Ordnung in Deutscher Sprache ist*). Die zweite Ordnung aus dem Jahre 1484 trägt die Bezeichnung »Von der Statt Botten«, die dritte ausführliche vom Jahre 1562 ist betitelt: »Ordnung der Leuffers-Botten«, während die vierte und letzte vom Jahre 1634 herrührt und ohne Ueberschrift ist. Keine dieser Urkunden liegt gedruckt vor. Da diese Ordnungen die allmähliche Ausbildung des Botenwesens trefflich veranschaulichen, sie ferner auch meines Wissens anderweit noch nicht veröffentlicht sind, so habe ich eine wortgetreue Abschrift derselben genommen und lasse sie am Schlusse dieses Aufsatzes folgen; wo es erforderlich war, sind Worterklärungen in Klammern beigefügt.

Wie bedeutend das Botenwesen Straßburgs bereits im fünfzehnten Jahrhundert war, erhellt schon aus der Thatsache, daß die erste Ordnung nach dem unter derselben enthaltenen Vermerke in der Zeit von 1443—1473 von 97 namentlich verzeichneten Boten beschworen ist. Nach Ausweis der zweiten Ordnung wurden 1484 außer den 3 vorhandenen Ober-Boten 21 Zu- oder Neben-Boten angenommen, die älteren Boten aber entlassen. Obschon diese Personen Läufer-Boten genannt wurden, legten sie ihre Reisen, insbesondere die weiteren, doch öfters zu Pferd und zu Wagen zurück. Schon in der ersten Ordnung heißt es, daß der Bote berechtigt sei, auch Briefe der Bürger auszutragen; er sollte aber ohne besondere Erlaubniß keinen Brief zurückbringen, wahrscheinlich, um die Einnahme der Boten der betreffenden Orte nicht zu schmälern. Jedem Boten wurde eine Büchse für die Briefe geliefert, die, wie es damals üblich war, aus Silber bestand. Nach einer Notiz in den Raths-Protokollen erhielten 1562 die Boten, wohl zur besseren Kennzeichnung, kleine silberne Schilder, weshalb sie seitdem auch »Silber-Boten«**) genannt wurden. Nach der ersten Boten-Ordnung empfing der Bote für jede Meile 8 ₰. Wenn indessen die Botschaft so wichtig war, daß der Bote Tag und Nacht hindurch laufen, reiten oder fahren mußte, so konnte ein höherer Betrag in Anrechnung gebracht werden. Gemäß der Ordnung vom Jahre 1484 durften die Boten für die »lange mile« (Meile) in der Richtung nach Schwaben und der Schweiz, sowie in der Lombardei 1 ß oder 6 Kr. Botenlohn fordern. Sehr naiv wird die Frage aufgeworfen, »solte do eym botten von einer milen nit me dann 8 ₰ lones werden So müste er me (mehr) verzeren dann Jme lones würde; was essent dann wibe (Weib) vnd kinde (Kinder) doheym?« In Uebereinstimmung mit dem Sinken des Geldwerthes ward durch die Ordnung von 1562 bestimmt, daß der Bote erhalten sollte: im Bisthum Straßburg und am Rhein, von Basel bis Mainz und Frankfurt am Main, für jede

*) Klüber, das Postwesen in Teutschland, wie es war, ist und sein könnte, S. 15, hält dafür, daß die älteste bekannte Boten-Ordnung die Augsburgische von 1552 sei; die erste Straßburger datirt 109 Jahre früher. Die Grundzüge derselben sind übrigens bereits in der »Reformatio der Stattordnung« vom Jahre 1405 enthalten. Vergl. Schmoller, Straßburg zur Zeit der Zunftkämpfe S. 132.

**) Vgl. Cöln, Postarchiv 1876. Seite 20.



Meile 6 Kr., in Schwaben, Franken, Bayerland, der Eidgenossenschaft, Westrich (das Land an der Saar), Welschland (Italien) für jede Meile 8 Kr. Da die Läufer-Boten aber Klage führten, daß sie bei diesen Sätzen nicht bestehen könnten, so wurde durch die erneuerte Ordnung vom Jahre 1634 bestimmt, daß der Botenlohn 16 resp. 18 Kr. betragen sollte. Sonst war noch ein Wartegeld vorgesehen. Anfänglich waren die Boten im Wesentlichen auf den Botenlohn angewiesen; später scheinen sie außerdem ein kleines Gehalt bezogen zu haben. Um eine Gewähr für die ordnungsmäßige Erledigung der Geschäfte zu haben, mußte jeder Bote eine Kaution bestellen, für welche die regierenden Magistratspersonen mit Bürgschaft leisteten. Nach der Ordnung von 1562, welche auf einer Tafel in der städtischen Kanzlei befestigt war, betrug die, gleichzeitig auch für die Botenbüchse haftende Kaution 30 ℔. Pfennige.

Die Läufer-Boten standen unter der Aufsicht der Oberschreiber, später des Stadtschreibers*) oder ersten Beamten der städtischen Kanzlei. Anfangs des siebzehnten Jahrhunderts brachten die Boten in einer Bittschrift an den Rath zur Sprache, daß der Mangel einer Livree ihnen »sonderlich im Schweitzer Land sehr fürgemerkt« werde; in Folge Beschlusses der erwähnten Behörde erhielten sie seitdem in je zwei Jahren rothes und weißes Tuch zu einem Rocke geliefert. Dieses Kleidungsstück scheint in der Weise angefertigt gewesen zu sein, daß die eine Körperhälfte roth, die andere weiß war**). Gleichzeitig baten die Boten auch um Befreiung vom Zoll der Rheinbrücke; sie hoben hervor, wie es wünschenswerth sei, daß auch die Silber-Boten anderer Orte davon befreit werden möchten, damit auch sie anderwärts frei von solchen Abgaben wären. Außer zur Bestellung von Briefen wurden die Läufer-Boten auch zur Ausführung verschiedener gerichtlicher Aufträge auf dem Lande verwandt; in der Stadt gab es besondere Gerichtsboten, welche als Zeichen ihrer Würde »knorrige Stecken« trugen. Im Jahre 1657, als bereits ein großer Theil des Elsaß der französischen Krone unterworfen war, kam es beim Magistrat in Straßburg zur Sprache, daß die städtischen Läufer-Boten in Königlich französischen Landen Vorladungen ohne Vorwissen der Obrigkeit behändigten; von Rechtsverständigen unter den Rathsmitgliedern ward dies als unzuläßig erachtet und fortan abgestellt. Gegen Anfang des siebzehnten Jahrhunderts mochte das Botenwesen in Straßburg seinen Höhepunkt erreicht haben; wenigstens rechneten sich 1624 die Rathsmitglieder es als ein Verdienst an, »das bottenwesen in ein feine richtigkeit gepracht« zu haben. Nur wenige Jahrzehnte später hatten die Boten darüber Klage zu führen, daß ihr Verdienst gering sei und ihnen noch dadurch geschmälert werde, daß etliche Schirmsverwandte der Stadt sich zu Botenreisen bestellen ließen und ihnen dadurch, wie es in der damaligen starken Ausdrucksweise heißt, »das Brod vor dem Maul hinweg raffen.«

Rechnet man die Zahl der ehrbaren Boten, der Einspännigen und Läufer-Boten zusammen, so findet man, daß bereits im fünfzehnten Jahrhundert etwa 50 Personen im Verkehrsdienste der Stadt Straßburg beschäftigt waren, eine für die damalige Zeit gewiß bedeutende Zahl.

*) Bekanntlich war Sebastian Brant, der Dichter des Narrenschiffs, in der Zeit von 1503—1521 Stadtschreiber in Straßburg; auch von dem Dichter des Tristan und der Isolde, Gottfried von Straßburg, wird dies behauptet.

**) Derartige Farbentheilungen waren keineswegs ungewöhnlich. Auch die Boten in Cöln waren in dieser Weise bekleidet. Ennen, Geschichte des Postwesens in der Reichsstadt Cöln. Zeitschr. für Kulturgeschichte pro 1873. Vergl. auch Postarchiv 1876. S. 20.

Außer den Läufer-Boten, welche nicht zu bestimmt festgesetzten Tagen oder Stunden, sondern nur beim Vorliegen bestimmter Aufträge ihre Reise antraten, bewegten sich im siebzehnten Jahrhundert zwischen Nürnberg bz. Tübingen und Straßburg besondere »Ordinari-Boten«. Im Jahre 1634 wurde vom Ober-Postmeister Stenglin in Augsburg, unter dessen Aufsicht das Postwesen in Straßburg damals stand, geklagt, daß der Nürnberger Bote ihm merklichen Schaden zufüge und daß die Nebenboten bei dem Postwesen nicht bestehen könnten. Die Wirksamkeit der gedachten Ordinari-Boten muß jedoch erst viel später aufgehört haben, denn nach einer, kurz nach der Capitulation Straßburgs im Jahre 1681 ergangenen Königl. Verordnung Ludwig's XIV. von Frankreich*) wurde denselben gestattet, sich »mit den Disputationibus oder auch denenjenigen Geldern, welche denen Studiosis zu ihrer Unterhaltung übermacht werden, zu beladen«. Nach derselben Verordnung konnten die Einwohner Straßburgs sich zur »Eintreibung ausständiger Gülten oder anderer Schulden auff dem Land der Läuferboten bedienen«. Dagegen dürfte die Berechtigung der Letzteren, Briefe für Privatpersonen zu bestellen, damals aufgehört haben.

Es ist auffallend, daß in keiner der oben erwähnten vier Boten-Ordnungen Sätze für Reisen nach Frankreich vorgesehen sind, obschon die französische Grenze sich in der Nähe befand. Man kann daraus wohl mit Recht den Schluß ziehen, daß der Verkehr Straßburgs dorthin wenig entwickelt war. In politische Beziehungen trat Frankreich zu Straßburg erst im sechszehnten Jahrhundert und die erste französische Gesandtschaft wurde im Jahre 1600 dort empfangen, während die erste Straßburger Deputation sich 1603 nach Frankreich begab. Seit 1648 hielt sich ein französischer Resident zeitweise in Straßburg auf. Mit der Uebergabe der Stadt unter französische Herrschaft nahm das städtische Botschaftswesen ein Ende. Die Einspänniger und Läuferboten haben dagegen bis zur französischen Revolution im Jahre 1789 fungirt.

Das Botenwesen in den übrigen freien Reichsstädten im Elsaß und in den benachbarten Orten war einfacher. So wurden beispielsweise in Constanz die Boten theils in ständigem Dienste, theils für außerordentliche Fälle gebraucht. Jene hatten wie andere städtische Diener, eine jährliche Besoldung und wurden auf eine Eidesformel verpflichtet. In dem Buche der Stadt-Ordnungen vom Jahre 1510**) befindet sich eine Formel »Der Stadtbotten aid«, in der es am Schlusse heißt: »ir sollen och die silberinen büchsen nit versetzen, verkoufen noch nicht daruff entlehnen weder hie noch anderßwo in kain weg, alles getruwelich vnd vngeferlich«.

In Landau, das früher zum Elsaß gehörte, gab es 1450 einen Stadtboten, der ebenfalls eine Eidesformel »Eins laufers eid«***) zu beschwören hatte. Eigenthümlicher Weise heißt es in einer Bemerkung dazu von demselben, daß er eine Verpflichtung gegenüber der Stadt eingegangen sei, wonach dieselbe nicht nöthig habe, ihn auszulösen, falls er gefangen genommen werde. Da nach dem Landrechte (Schwabenspiegel §. 248) die Boten nicht besonders unter den Königsfrieden gestellt wurden, sondern unter den Wanderern, die auf der Königsstraße gingen, begriffen waren, so geschah

*) abgedruckt im Anhange meiner Schrift »Zur Gesch. des Verkehrs in Elsaß-Lothringen« S. 234 u. f.

**) Mone, a. a. O. Bd. XII.

***) Mone, a. a. O. Bd. XVI.

es zuweilen, daß sie von den Feinden gefangen wurden. Die Stadt Landau gleichwie andere Städte, welche solche Boten absandten, löste dieselben nach der Gefangennahme nicht ein, um übertriebene Forderungen ihrer Feinde abzuschneiden. Der Bote in Landau erhielt an Botenlohn für die Meile $4\frac{1}{2}$ ₰ und wenn er eine Antwort überbrachte 1 β, falls er die Nacht fortblieb ebenfalls 1 β. Sonst bezog er noch 5 Ellen Tuch zu einem Rocke, zu Fronfasten ein Achtel (Malter) Korn, 5 β Hauszins und 2 Klafter Holz. Die Stadt besaß auch reitende Boten: wenigstens sandte 1526 der Rath einen solchen nach Eßlingen zur Betreibung eines Rechtsstreits an das dortige Gericht ab.

Aus dem Beispiele von Constanz geht hervor, daß die Geschäfte der Botschafter und Boten in früherer Zeit bei den kleineren Städten zusammenfielen, während in Straßburg diese Leistungen unterschieden waren. Mit dem Fortschreiten der Cultur ist die Kluft zwischen den von Botschaftern und Boten auszuführenden Leistungen eine immer größere geworden.

Die freie Reichsstadt Oberrehnheim hatte zwei Läuferboten und einen Silberboten. Ensisheim, der Sitz einer österreichischen Regierung, besaß nur einen Läuferboten. In der Grafschaft Pfirt im Ober-Elsaß gab es einen Gerichts- und Rathsboten, der auch Stubenknecht oder Landsknecht genannt wurde. Nach der von demselben zu beschwörenden Eidesformel vom Jahre 1548 lag es ihm unter Anderem ob, sich in dringenden Angelegenheiten zu Pferd nach dem vom Vogt zu bezeichnenden Orte zu begeben, also wohl auch schriftliche Mittheilungen zu überbringen. Außerdem gab es in etlichen Orten der Grafschaft einen »Bott, Fronbott, Richtersbott, Bittel oder Weibel« mit ähnlichen Befugnissen *).

Bei der Unsicherheit der Straßen, die oft durch dichte Wälder führten, war die Aufgabe der Boten nicht immer eine leichte. Thom. Garzonus in dem »Allgemeinen Schauplatz« sagt darüber: »Die Botten müssen allerhand Beschwerung ausstehen von Banditen, Räubern, Spitzbuben, zerbrochenen Brücken, Ungewitter, Regen, Koth, Hitze, Frost, Schnee, Wind; im Sommer tausenderley Unfall zu ihrem und der Kauffleute großen Verdruß und Schaden; was aber die Boten selber anlanget, findet man auch ihre Mängel an etlichen und manchem, der irre gehet, wenn er für einem Galgen fürbei gehet« **). Auch im siebzehnten Jahrhundert hebt Moscherosch in seinem, vorzugsweise das Elsaß behandelnden Werke »Gesichte Philanders von Sittewald« folgende bezeichnende Sätze hervor: »cantabit vacuus coram latrone viator«, »Ein Kerl, der nicht viel zu verlieren hat, der kann's auf den Weg frisch hinein wagen wie die Botten«, »car seurement va qui rien n'a«.

Das Botenwesen hat das Verdienst, die Posteinrichtungen vorbereitet zu haben; von demjenigen im Elsaß läßt sich dies, insbesondere aus den trefflich geführten Raths-Protokollen im Straßburger Stadt-Archiv sicher nachweisen.

*) Bonvalot, coutumes de la Haute-Alsace dites Ferrette.

**) Stephan, das Verkehrsleben im Mittelalter, in Raumer's hist. Taschenbuch pro 1869, S. 437.



28. Die Wirkung des Sturms vom 11./12. März auf die Telegraphenleitungen.

Der orkanartige Sturm, welcher Mitteleuropa in den Nächten vom 11. zum 12. und vom 12. zum 13. März d. J. mit unerhörter Heftigkeit durchzog, hat, wie bekannt, neben anderen Verwüstungen auch die Telegraphenleitungen in einem Umfang beschädigt, wie dies bisher noch niemals durch elementare Ereignisse der Fall gewesen ist. Nachdem die äußersten Kraftanstrengungen der Verwaltung es vermocht haben, den auf weiteste Strecken unterbrochenen Dienst überall vollständig wiederherzustellen, ist man damit beschäftigt, das Material zu einer umfassenden Darstellung des gesammten Schadens dieser Unheilsnächte zu sammeln. Inzwischen möge ein kurzer Bericht aus der »Times« hier eine Stelle finden, der unter dem frischen Eindrucke des Ereignisses die Folgen desselben für die englische Telegraphie in kurzen Zügen veranschaulicht und der überdies wegen der daran angeknüpften Betrachtungen über die Zweckmäßigkeit unterirdischer Telegraphenanlagen von Interesse ist.

Die Stürme der letztvergangenen Tage, sagt das englische Weltblatt in seiner Nummer vom 16. März, haben uns eine neue Gefahr gezeigt, welche die vielen unser Land durchziehenden Telegraphenlinien mit sich bringen. Der Eisenbahnzug, in welchem sich die als Gast in England weilende Kaiserin von Oesterreich befand, mußte in seiner Fahrt innehalten, weil eine ganze Telegraphenlinie mit ihren wüst durcheinander gezerrten Drähten quer über den Schienenstrang geworfen war. Einem unglücklichen Manne wurde in den Straßen von London durch einen von einem Hausgiebel herabfallenden Telegraphendraht der Kopf weggerissen. Zahlreiche kleinere Unglücksfälle sind durch die theilweise Zerstörung des über die Häuser der Hauptstadt führenden Telegraphensystems herbeigeführt worden, und der den einzelnen Privatgrundstücken zugefügte Schaden muß ein beträchtlicher sein. Durch ein unglückliches Zusammentreffen hat das ganze Telegraphensystem des Landes durch die Stürme aufs schwerste gerade zu einer Zeit gelitten, wo der Schaden sowohl für die Postverwaltung als für die allgemeinen Handelsinteressen am empfindlichsten sein mußte. Wenige Wochen vorher fegte ein heftiger Schneesturm durch das Land, von dem Bristolkanal her bis zum Wash und verwüstete innerhalb dieses Bezirks den größeren Theil der Telegraphenleitungen. Damals war der Schaden hauptsächlich verursacht durch die schwere Schneelast, welche sich an den Drähten festsetzte und rings um dieselben festfror, und es war noch ein glücklicher Umstand, daß jenes Schneetreiben nicht von den heftigen Windstößen begleitet war, wie sie im Jahre 1866 eine so große Verheerung unter den Telegraphenanlagen anrichteten. Schnee und Wind, sie mögen zusammen oder einzeln kommen, pflegen den oberirdischen Leitungen großen Schaden zuzufügen. So sind die Verwüstungen vom 11. und 12. März dieses Mal hauptsächlich dem Sturmwinde zuzuschreiben, da der Schnee, der an diesen Tagen fiel, nicht dicht und konsistent genug war, um leicht an den Drähten zu haften.

Außerhalb Londons scheinen am meisten die der Great-Western- und der North-Western-Gesellschaft gehörigen Linien gelitten zu haben, und durch die Wichtigkeit, welche diese sowohl für den Ortsverkehr der betroffenen Gegend als auch als Theile des

allgemeinen großen Netzes haben, ist eine solche Störung von schwerwiegender Bedeutung.

In London konnte man sich am Tage nach dem Sturm allenthalben von der mangelhaften Festigkeit der über die Häuser führenden Telegraphendrähte zur Genüge überzeugen. Zum Theil waren die Drähte von ihren Stützen herabgerissen und hingen lose in der Luft; zum Theil waren die Stangen, selbst die eisernen, kurz abgebrochen und hatten die Drähte mit sich herabgezogen; an anderen Stellen wieder waren ganze Reihen von Schornsteinen, welche den Drähten als Befestigungspunkte gedient hatten, heruntergestürzt. Von den Drahtseilen, welche, Straßen zugleich überspannend, sonst so straff durch die Luft gezogen sind, schwankten manche, ihrer Schutz- und Bindedrähte beraubt, locker im Winde hin und her.

Zahlreiche und mannichfache Interessen leiden unter dem Unfall, der die Hauptstadt getroffen hat. Der größte Theil der beschädigten Drähte gehörte natürlich der Staats-Postverwaltung an. Aber auch die Privatleitungen, sowie die der Polizei und der Feuerwehr angehörigen müssen bei der allgemeinen Zerstörung mitgelitten haben, und schwer wäre es, die Höhe des angerichteten Schadens, die Größe der Schädigung öffentlicher Interessen abzuschätzen. Bei alledem ist der Verlust eines Menschenlebens am meisten zu beklagen, und es ist zu hoffen, daß die Vortheile eines ausschließlich unterirdisch geführten Telegraphensystems nunmehr ganz gewürdigt und, soweit die Hauptstadt in Betracht kommt, durch schnelle Ausführung zur Geltung gebracht werden. Schon jetzt besitzt die Postverwaltung ein ausgedehntes, meilenlanges System unterirdischer Telegraphen in London, und die Verbindung der Hauptstadt mit den in die Provinzen führenden Linien ist zum größten Theile unterirdisch hergestellt. Zu der allgemeinen Durchführung dieses Systems scheint um so mehr Ursache vorhanden zu sein, als London doch für Sicherung seiner internationalen Verbindungen in der zuverlässigsten Weise sorgen müßte, und keinenfalls sollten Menschenleben durch so mißliche Constructionen gefährdet sein, welche sicherer und zweckmäßiger an unseren Gas- und Wasserröhren entlang geführt werden könnten. Die ersten Anlagekosten eines vollständigen unterirdischen Telegraphensystems für die Hauptstadt würden zweifellos beträchtlich sein, aber die Kosten für seine Unterhaltung werden voraussichtlich nicht den zehnten Theil dessen betragen, was die Unterhaltung des jetzigen Systems kostet, wenn man die laufenden Entschädigungsgelder für die an den Hausgiebeln angebrachten Befestigungen, sowie die Haftpflicht der Postverwaltung für die Wiederherstellung der beschädigten Dächer und Gebäude in Anrechnung bringt. Auch würde ein solches System von den empfindlichen Nachtheilen frei sein, welche durch Unterbrechung der so ausgesetzten oberirdischen Telegraphen beständig drohen.

Was die an Landstraßen und Eisenbahnen angelegten Telegraphen betrifft, so ist deren unterirdische Führung vielleicht nicht ganz so unbedingt geboten, doch ist es wichtig, zu erwägen, daß die Construction der Erdkabel große Verbesserungen erfahren hat, seitdem ihre allgemeine Anwendung vor mehr als 25 Jahren als unpraktisch aufgegeben worden ist. Von den Mängeln, welche damals die unterirdischen Telegraphenanlagen kennzeichneten, sind jetzt viele überwunden, indem sowohl die Beschaffenheit des Materials vervollkommnet, als Mittel erfunden worden sind, um die Schwierigkeiten zu mildern, wenn nicht ganz aufzuheben, welchen die Correspondenz auf Erd- und Wasserkabeln (in Folge der Gesetze der Elektricität) begegnet.

Die deutsche Telegraphen-Verwaltung, welche ebenso wie wir seinerzeit die unterirdische Anlage der Telegraphen verwarf, kommt jetzt wieder darauf zurück,

und auch in Frankreich scheint man diesem Beispiele folgen zu wollen. Ohne Zweifel würde eine Wiederkehr von ähnlichen Störungen, wie die der vergangenen Woche, die öffentliche Aufmerksamkeit dringend auf diese Frage lenken, und es müßte sich entscheiden, ob auch für weite Entfernungen unterirdische Telegraphenanlagen den Vorzug verdienen oder nicht. Es wird daher gerathen sein, daß die Behörden dieser Angelegenheit, welche in nicht zu langer Zeit die ernstliche Erwägung der Telegraphen-Techniker in Anspruch nehmen wird, schon jetzt ihre Aufmerksamkeit zuwenden.

---

19. Ch. H. P. de Chamousset, der Begründer der Pariser Stadtpost.

In den Herzen der zahlreichen Leser des »Poststammbuchs« hat gewiß jene Stelle des Vorworts lebhaften Widerklang gefunden, in welcher der Wunsch zum Ausdruck gebracht ist, daß Keiner es verschmähen möge, auf seinen Wegen durch die duftigen Gärten des Schriftthums aller Zeiten die Blüthen, die er zur Aufnahme in den durch das Poststammbuch gewundenen Blumenstrauß für würdig hält, zu pflücken und der Sammlung einzuverleiben.

Bei seinen Wanderungen durch jene Gefilde ist dem Einsender dieser Mittheilung ein Erzeugniß von Prosa und Poesie zumal begegnet, das wohl wegen seiner Originalität ein Plätzchen im Poststammbuch verdiente, wenn es nicht für diesen Zweck leider zu umfänglich wäre. Vielleicht öffnet das »Archiv für Post und Telegraphie« seine Spalten, um ein wohlgemeintes Lobgedicht auf die Post der Vergessenheit zu entreißen.

»Chamousset, ou la Poste aux lettres, Poème en quatre chants; précédé d'une dissertation historique sur l'origine, l'usage et l'utilité des Postes« lautet der Titel eines im Jahre 1816 zu Paris erschienenen kleinen Buches, welches einen M. de Cubières-Palmézeaux zum Verfasser hat.

Die Schrift verfolgt, wie im Laufe der Abhandlung selbst erklärt wird, in erster Linie den Zweck, die nützlichste Verwaltung, die es je gegeben, in Prosa und in poetischer Form zu verherrlichen und den Nutzen des Postwesens zu besingen. Als Motto ist dem Werke das hübsche Wort Voltaire's zu Grunde gelegt: »La Poste, comme on sait, console de l'absence.«

Der in Prosa geschriebene erste Theil umfaßt eine gedrängte Darstellung der geschichtlichen Entwickelung des Postwesens im Allgemeinen, die mit ersichtlichem Sammelfleiße geschrieben ist und mancherlei nicht uninteressante geschichtliche Daten dem Leser vorzuführen weiß.

Bei dem Bemühen, Heroen der Wissenschaft und des Staatslebens aller Zeiten und Völker mit dem Postwesen in Beziehung zu bringen, ist Herrn de Cubières freilich die Feder manchmal durchgegangen und hat ihn, wie er selbst wiederholt zu bekennen sich veranlaßt sieht, von dem eigentlichen Gegenstande seiner Aufgabe etwas allzuweit entführt. So ist ein durch die Lebhaftigkeit der Darstellung zu entschuldigender schillernder Wechsel von Personen, geschäftlichen Citaten und Anekdoten, nach Ländern und Zeiten bunt durcheinander gemischt, entstanden, welcher der ganzen Abhandlung mehr den Stempel einer angenehmen Plauderei als einer ernsthaften geschichtlichen Darstellung aufdrückt.

Cyrus und Xenophon, Horaz und Papirius Cursor, die Pariser Universität und Louis XI., gleich darauf wieder Salomon und die Hebräer, jetzt wieder Pyrrhus, dann die Römischen Kaiser reichen sich in steter Abwechselung die Hand und vollführen einen klassischen Postreigen, in den sogar ein heiliger Märtyrer verstrickt wird.

Um ein Weniges sachlicher und geordneter tritt die Postgeschichte des Mittelalters auf, und es ist hier besonders das Postwesen in Italien und Frankreich, welchem ein eingehenderes Augenmerk zugewendet wird. An thatsächlichen Angaben bietet aber auch dieser Abschnitt fast nichts, was den Lesern des Post- und Telegraphenarchivs nicht aus anderen Quellen besser und zuverlässiger zugänglich wäre.

Der zweite Theil der Abhandlung in Prosa, welcher von dem besonderen »Nutzen der Post« handelt, ist besonders durch die geistreichen Ein- und Ausfälle Voltaire's, dessen Schüler der Verfasser sich mit Stolz nennt, gewürzt und stellt zugleich den Helden des Gedichts in kurzen persönlichen Zügen vor. Eine erwünschte Ergänzung bietet ein erst im vorigen Jahre im Journal officiel de la République française veröffentlichter längerer Artikel »Le fondateur de la petite poste«, welchem die nachstehenden spezielleren Angaben zum Theil entnommen sind.

Claude (oder Charles) Humbert Piarron de Chamousset, geboren 1717 zu Paris, war Rath am Rechnungshofe in seiner Vaterstadt. Reich, von angenehmer äußerer Erscheinung mit geselligen Talenten begabt, wäre es ihm ein Leichtes gewesen, in der frivolen und geistreichen Gesellschaft, deren Luft er athmete, einen der ersten Plätze einzunehmen. Anstatt dessen widmete er sich neben seinen Amtsgeschäften mit unermüdlichem Eifer dem Studium der Medizin und trug namentlich viel zur Verbesserung des Hospitalwesens bei, welches damals in einem grauenhaften Zustande sich befand.

Gleichzeitig trug sich sein vielumfassender Geist mit den Ideen zu gemeinnützigen Anstalten, deren Verwirklichung allerdings erst dem neunzehnten Jahrhundert vorbehalten war. In seinen zahlreichen Denkschriften finden sich die Pläne zur Einrichtung von Docks, von Feuerversicherungsgesellschaften*), von Gesellschaften zur gegenseitigen Unterstützung in Krankheitsfällen, zur Regelung des öffentlichen Fuhrwerks und vielen anderen Anstalten zur Förderung des Wohls des Einzelnen und der Gesellschaft, und zwar haben wir keine bloßen, in unbestimmten Umrissen angedeuteten Entwürfe vor uns, sondern diese Pläne sind mit bewundernswürdigem, organisatorischem Geiste und praktischem Verstande bis in die kleinsten Einzelheiten ausgearbeitet. Und dieser Mann, der, ohne den Boden des praktischen Lebens einen Augenblick zu verlassen, doch mit einem seiner Zeit weit vorausgeeilten Geiste die Ideen zu neuen gemeinnützigen Schöpfungen faßte, hat sich auch um das Postwesen seines Vaterlandes ein großes Verdienst erworben. Er wurde der Begründer der Stadtpost in seiner Vaterstadt Paris. Diese Seite seiner Thätigkeit ist es, die hier zunächst unser Interesse in Anspruch nimmt.

So unglaublich es klingen mag, so hatte doch Paris, welches um die Mitte des vorigen Jahrhunderts bereits eine Stadt mit mehr als 400,000 Einwohnern war, in Wirklichkeit noch keine Stadtposteinrichtung. Im Jahre 1653 war zwar von einem gewissen Velayer eine Stadtpostanstalt für Paris eingerichtet worden; das Unternehmen, welches insofern wieder besondere Denkwürdigkeit erlangt hat, als sich

*) In Deutschland wurde allerdings die erste Feuerversicherungsgesellschaft schon 1705 (zu Berlin) errichtet; s. Hartmann, Entwickelungsgeschichte der Posten, S. 349.

hierbei die ersten Spuren der Einführung einer Art von Postfreimarken finden*), hatte indeß keinen langen Bestand und war zur Zeit Chamousset's gänzlich in Vergessenheit gerathen. Die Staatspost verweigerte die Annahme der Ortsbriefe. Wer nicht in der günstigen Lage war, einen Diener zur Verfügung zu haben, um seine Briefe in der Stadt zu befördern, bediente sich hierzu der kleinen Savoyardenknaben, welche damals noch viel zahlreicher als jetzt in Paris zu finden waren. Immerhin war dies aber nur ein ungenügender Behelf, und das Bedürfniß nach einem geregelten Postverkehr im Innern der Stadt mochte lebhaft genug sein, als Chamousset im Jahre 1758 mit dem Plane einer Stadtpostanstalt für Paris hervortrat. Und doch, so wenig faßlich dies uns heutzutage erscheint, fand Chamousset's gemeinnütziges Unternehmen von einigen Seiten heftigen Widerstand, welchen nur seine Ausdauer und seine beredte Feder durch eindringliche Vorstellungen bei dem Parlament zu besiegen vermochte. Ein Königliches Patent vom 5. Juni 1758 ermächtigte Chamousset, auf eigene Kosten eine Stadtpost einzurichten, deren Einkünfte ihm auf 30 Jahre zugesichert wurden. Am 9. Juni 1760 trat dieselbe in's Leben. Neun verschiedene Büreaus, deren jedem ein bestimmter Bezirk zugewiesen war, vermittelten die Annahme und Bestellung der aufgegebenen Briefe und Packete. Diese Büreaus trugen in ihrem Stempel die fortlaufenden Buchstaben A bis J; das Büreau A (place de l'Ecole, nahe dem Pont-Neuf) diente zugleich als Central- und Vertheilungsstelle. Bei jedem Postbüreau befand sich ein Briefkasten. Der gewöhnliche Brief kostete innerhalb der Stadt Paris 2 Sous, nach den ländlichen Ortschaften außerhalb des Weichbildes, in welchen sich Staatspostanstalten nicht befanden, 3 Sous. Mehr als zweihundert Briefträger und Beamte waren bei der neuen Stadtpost thätig, welche die eingelieferten Briefe und Packete täglich dreimal an die Empfänger bestellen ließ.

Es war kein Wunder, daß ein so gut eingerichtetes und wohl berechnetes System, dessen Betrieb überdies mit erstaunlicher Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit vor sich ging, schnell die allgemeine Gunst der Pariser fand und diesen bald unentbehrlich wurde. Ebenso begreiflich aber ist es, daß das Aufblühen der jungen Anstalt die Aufmerksamkeit der Staatsregierung auf sich zog. Als die neue Stadtpost bereits im ersten Jahre einen Reingewinn von 50,000 Livr. abwarf, entschloß man sich, die Stadtpost auf Rechnung des Staats zu übernehmen und mit der Staatspost zu vereinigen. Chamousset wurde mit einer Rente von 20,000 Livr. abgefunden. Sein unbestrittenes Verdienst bleibt es, die Pariser Stadtpost ins Leben gerufen zu haben.

Dieses Verdienst nun hat M. de Cubières zum Hauptgegenstand seines in epischer Form abgefaßten Gedichts gemacht. Der Inhalt des letzteren ist kurz folgender.

Merkur, der leichtfüßige Bote der Götter, ist auf das Werk Chamoussets eifersüchtig geworden, welches ihm sein olympisches Postwesen mit einer bedenklichen Conkurrenz zu bedrohen scheint. Er eilt zum Herrscher des Olymp's, dem Donnerer Jupiter, und beklagt sich über den verwegenen Sterblichen, welcher sich erkühne, ihm in sein Amt zu greifen. Aber vergebens führt Merkur dem Göttervater all' die guten Dienste zu Gemüthe, die er ihm als Bote geleistet, vergebens beruft er sich auf die Verschwiegenheit und Treue, welche er jederzeit bei Bestellung seiner

*) Stephan, Geschichte der Preuß. Post, S. 629.

oft so delikaten Aufträge bewiesen habe. Jupiter bleibt der Pflichten eines gerechten Herrschers eingedenk und läßt sich nicht hinreißen, einen Unschuldigen zu verfolgen. In behaglich breiter Rede setzt der Götterkönig dem Kläger die vortrefflichen Grundsätze seines Regiments auseinander und fügt den guten Rath hinzu, Merkur möge sich mit der ihm verliehenen Gabe der Beredtsamkeit selbst gegen Chamousset zu helfen suchen. Merkur sinnt nun darauf, wie er das Werk Chamoussets hintertreiben könne. Er nimmt die Gestalt eines Herrn Rigoley an, eines nahen Verwandten und vertrauten Freundes des damaligen General-Intendanten der Französischen Staatsposten Baron d'Ogni, und schildert mit beredtem Munde dem General-Intendanten die bedenkliche Rivalität der neuen Post Chamousset's, indem er ihn zu feindseligen Schritten gegen jene zu bewegen sucht.

Jedenfalls spiegelt sich in dem, was der Doppelgänger Rigoley's gegen die neue Post Chamoussets vorbringt, die eifersüchtige und feindselige Stimmung, welche die rasch aufblühende Privatpost bei den Beamten der Staatsposten erregte. Aus der Antwort indessen, die Merkur von d'Ogni zu Theil wird, läßt der Dichter nicht nur den warmen Freund und Verehrer Chamousset's, sondern auch den erleuchteten Postchef sprechen, der von seinem höheren Standpunkte aus kleinlicher Eifersucht nicht zugänglich ist, wohl aber mit klarem Blick die Wichtigkeit der neuen Postschöpfung für das Gemeinwohl zu würdigen vermag.

Kein Wunder also, wenn Merkur von dem Erfolg seiner Ränke sich nicht sonderlich befriedigt fühlt, sondern baldigst Abschied nimmt und den General-Intendanten seinem gerechtfertigten Erstaunen überläßt, als kurz darauf der wirkliche Rigoley eintritt und sich in warm empfundenem Lobe über das Werk Chamoussets ergießt.

Mit dem Abzuge Merkur's sind jedoch die Gefahren noch nicht vorüber, welche die junge Postschöpfung bedrohen.

Im zweiten Gesang schildert der Dichter, wie sich ein neuer Sturm gegen sie erhebt, der gleichfalls in den Höhen des Olymps seinen Ursprung hat. Diesmal ist es keine geringere Gottheit als Venus, welche mit feindseligem Sinne die neue Post bedroht. Wie der Dichter in dem Auftreten Merkur's die mehr geschäftliche Eifersucht der Staatspost darstellen wollte, so giebt er durch den Mund der Venus einem anderen Bedenken gegen das neue Institut Ausdruck, das charakteristisch genug für die damalige Pariser Gesellschaft ist: der Furcht vor dem anonymen Brief. Ein treffendes Bild jener Zustände entwirft der oben erwähnte Aufsatz im Journal officiel, wenn er sagt:

»Der hauptsächlichste Einwurf, den man gegen die neue Stadtpost zu erheben hatte, war das Bedenken, daß dieselbe eine gute Gelegenheit zur Verbreitung anonymer Briefe bieten möchte. Diese Auffassung findet in dem damaligen Gesellschaftston eine von unseren heutigen Anschauungen allerdings wesentlich abweichende Erklärung. Die Gesellschaft war nach allen Richtungen frivol, leichtlebig, nervös, lediglich auf äußere feine Formen sich stützend, für und durch die schönere Hälfte der Menschheit lebend. Ein Wort, ein Nichts, eine Zeile genügte, um die Kreise, wo nur die Eitelkeit regierte, völlig umzukehren, um jene Ränke in ihr Gegentheil ausschlagen zu lassen, die von zarten Händen allzu gern gesponnen wurden. Man schauderte bei dem Gedanken, daß für alle übelwollenden Neigungen, für Haß und Eifersucht in den stets offenen Briefkasten eine Versuchung liegen werde, einen völligen Umsturz in den Salons, in den Boudoirs, jenen Stätten des leichtsprühenden Geistes, hervorzurufen.«

Von der Furcht für ihr Reich verschwiegener Liebe ganz eingenommen, klagt also Venus bitter darüber, wie ihren zarten Boten, den von Amor gelenkten Tauben, unter den Sterblichen ein vermessener Feind erstanden sei. Und als die schutzflehende Göttin nun vollends in Thränen ausbricht, wird das leicht bewegliche Herz des olympischen Herrschers gerührt. Vergessen sind alle die trefflichen Grundsätze über Herrscherpflichten und Gerechtigkeit, welche er vorhin dem klageführenden Merkur entgegenhielt. Was der Beredtsamkeit dieses nicht gelang, wird den Bitten der anmuthsvollen Göttin gewährt: Jupiter beschließt, die neue Post zu verderben. Er ruft die Stürme und Winde aus allen Himmelsgegenden zusammen und gebietet ihnen, die auf Erden dahin eilenden Posten zu überfallen.

Alsbald sind die friedlichen Boten Chamoussets von wilden Stürmen umgeben, brausende Ungewitter erheben sich, der Regen gießt in Strömen, feurige Blitze zucken aus den schweren, finstern Wolken, welche die Erde mit Nacht bedecken. Vergebens rufen in ihrer Noth jene armen Sterblichen die Hülfe der Götter an.

Da erbarmt sich eine andere Gottheit der Bedrängten. Minerva ist es, die weisheitsvolle Göttin, die treue Beschützerin aller Künste des Friedens, welche auch die Post unter ihren Schutz nimmt und ihr als Helferin erscheint. Alsbald muß die Wuth der Stürme schweigen, der Himmel klärt sich auf, und die geängstigten Boten erreichen glücklich ihr Ziel.

Minerva aber benügt sich nicht damit, die Post aus dieser augenblicklichen Bedrängniß gerettet zu haben. Bei dem olympischen Herrscher selbst verficht sie die gute Sache der von Merkur und Venus Verfolgten und führt mit beredtem Mund das Wort für ihren verfolgten Schützling Chamousset und sein verdienstvolles Werk.

Wohl wird Jupiter von den eindringlichen Vorstellungen seiner Tochter Pallas gerührt, aber der Dichter vertraut gleichwohl nur wenig auf diese günstige Wandlung, sondern tröstet sich lieber damit, daß das über Göttern und Menschen waltende Schicksal gerecht entscheiden werde.

Der Schauplatz des dritten Gesangs ist auf die Erde zurückverlegt und schildert nun den irdischen Nutzen der Erfindung Chamoussets. Leider befriedigt er aber die gerechte Erwartung, nun den vielgenannten Helden des Gedichts und seine Schöpfung selbst vor unsere Augen treten zu sehen, noch nicht, sondern zeigt uns den Segen der neuen Post bloß an einem negativen Beweise. Er erzählt nämlich das Schicksal zweier Liebenden, welches nur deshalb einen so traurigen Ausgang nimmt, weil damals die Posteinrichtung Chamoussets noch nicht ins Leben getreten war.

Alcindor und Azelie lieben sich schon längere Zeit heimlich und erwarten sehnsüchtig den glücklichen Zeitpunkt, da es ihnen gelungen sein wird, das Herz des grausamen Vaters Azeliens zu rühren, der von der Neigung seiner Tochter noch keine Ahnung hat. Die Liebenden schreiben sich jeden Tag und jede Nacht Briefe voll der glühendsten Zärtlichkeit. Gern möchte Chamousset ihnen helfen, er hat aber seinem Werke noch nicht über die ihm in den Weg gelegten Schwierigkeiten hinweg Eingang zu verschaffen vermocht. Die Liebenden müssen deshalb ihre Briefe fremden Händen anvertrauen, die das Geheimniß nur allzu bald verrathen. Die arme Azelie wird in Folge dessen von ihrem Vater ins Kloster gesperrt. Vergebens sucht der betrübte Alcindor sich ihr zu nähern, um sie aus ihrem Gefängniß zu befreien: die Wachsamkeit der Klosterschwestern vereitelt alle seine Versuche. Endlich findet der verzweifelnde Alcindor ein Mittel, um seiner geliebten Azelie wenigstens Nachricht

zu geben. Die Schwester seiner alten und treuen Dienerin ist in jenem Kloster Pförtnerin, und durch beider Hände sendet sich nun das getrennte Paar die heißersehnten schriftlichen Liebeszeichen zu. Aber der Mangel einer verschwiegenen, alle Hindernisse umgehenden Post tritt auch hier wieder zu Tage und ein schlimmes Geschick führt die Briefe in die Hände der bösen Aebtissin. Nun bricht über die arme Azelie die Schlußkatastrophe herein. Die Aebtissin sammelt die Briefe und übergiebt sie dem unmenschlichen Vater, der seine Tochter in den schrecklichsten Kerker einschließen läßt, wo sie und ihr verrathenes Geheimniß bald der ewigen Nacht anheimfallen.

Nach dieser irdischen Scene kehrt das Gedicht wieder zu den Bewohnern des Olymps zurück. Venus, deren feindseligem Gemüth noch nicht genug gethan ist, verfolgt die neue Post noch weiter. Sie steigt zur Erde hernieder, und dort ruft sie vor der Stadt, in welcher der ihr verhaßte Chamousset weilt, ihr ganzes olympisches Heergefolge zusammen, um es zum erbitterten Kampf gegen die nichts ahnende Post zu führen. Aber die sonst so friedlichen Männer der Post sind nicht gesonnen, sich widerstandslos vernichten zu lassen. Es entspinnt sich eine Post-Iliade, die zwei Gesänge ausfüllt, und die auch dem Helden Chamousset Gelegenheit giebt, als Führer seiner Schaar in den Kampf einzutreten, zunächst aber nach homerischer Weise in einer längeren Rede die Vorzüge seines Werks zu schildern und der feindlichen Schaar ihr Unrecht vorzuhalten. Als er aber an die begeisterte Schutzrede für seine Post den Beweis fügt, wie unvollkommen der Venus Taubenpost dagegen sei, und als er schließlich sogar auf Kosten der Liebesgöttin in schwungvollem Lobe die Schutzgöttin der Post, Minerva, preist, da antwortet das erbitterte feindliche Heer mit einer Wolke von Pfeilen und Speeren, die sich das Herz des Helden zum Ziele suchen. In diesem verhängnißvollen Augenblick, wo die zusammengeschmolzene kleine Schaar der wackeren Poststreiter in Gefahr steht, in dem Führer ihre letzte Hoffnung zu verlieren, erscheint Minerva der bedrängten Post selbst als rettende Göttin. Mit ihrem Schild, an welchem die feindlichen Geschosse machtlos abprallen, deckt sie ihren Schützling Chamousset und greift mit mächtiger Hand in den Kampf ein. Das feindliche Heer muß das Feld räumen, die Post unter ihrer hülfreichen Schutzgöttin bleibt Sieger. Die weisheitsvolle Göttin Minerva aber, die nun schon zweimal die Post gerettet hat — aus den Ungewittern Jupiters und aus der feindseligen Hand der erzürnten Venus — krönt ihr hülfreiches Werk, indem sie Frieden stiftet und damit ihrer Schutzbefohlenen die nothwendigste Lebensbedingung zur ferneren gedeihlichen Entwicklung schafft.

Soviel von diesem Post-Epos, das wie in der Scenerie seiner Darstellung, so auch in den etwas steifen Alexandrinern, in denen es sich bewegt, lebhaft an die gepuderten Götter und reifröckigen Göttinnen erinnert, mit denen die Malerei der Zopfzeit die Saaldecken der Paläste des achtzehnten Jahrhunderts zu schmücken liebte. Kaum wäre es nöthig gewesen, daß M. de Cubières-Palmézeaux sich auf dem Titel seines Werks als Mitglied »der Akademien von Lyon, Dijon, Rouen, Marseille, Toulouse &c.« bezeichnet; seine Poesie athmet mehr als fünffache akademische Würde. Aber wie unbedeutend der dichterische Werth dieses Heldengesanges auch ist: postgeschichtlich verdient Chamousset und sein Sänger ein Blatt der Erinnerung.

30. Der Handelsverkehr Constantinopels.

Von Herrn Postsecretair Schmickály in Constantinopel.

Die Lage Constantinopels an der Grenzscheide Europas und Asiens, an einer Wasserstraße, welche zwei von den fruchtbarsten Landstrichen umgebene Meere verbindet, und an einem der größten Häfen der Erde, hat der Stadt von jeher eine besondere Bedeutung im Welthandel verliehen. Als Handels-Mittelpunkt für den größeren Theil der europäischen Türkei, für die nördliche Hälfte Klein-Asiens, sowie für einen Theil von Persien, ist Constantinopel der Stapelplatz zwischen Orient und Occident, der Hauptbazar der Levante.

Die Einwohnerzahl der Stadt mit ihren Umgebungen wird nach den neuesten Ermittelungen auf ungefähr 950,000 geschätzt, und zwar: 410,000 Muhamedaner, 200,000 orthodoxe Armenier, 30,000 unirte Armenier, 220,000 Griechen, 50,000 Juden und 40,000 Angehörige anderer Religionsbekenntnisse. Unter obiger Gesammtzahl befinden sich ungefähr 60,000 Schutzbefohlene fremder Mächte. Mehr als die Hälfte sind Schutzbefohlene Griechenlands, dann folgen Italien, Oesterreich, Rußland, England, Frankreich und hiernächst Deutschland.

Es ist sehr schwer, statistische Mittheilungen über den Handel Constantinopels sowie der Türkei im Allgemeinen zu geben. Die geringe Controle und die mangelhafte Organisation der türkischen Verwaltungsbehörden erklären es, daß hier diejenigen Hülfsmittel fehlen, welche in anderen Ländern für eine solche Arbeit zur Seite stehen.

Seit dem Jahre 1863 veröffentlicht zwar das officielle »Journal de Constantinople« monatliche Handelslisten für die Hauptstadt; diese Listen behandeln jedoch nur die Einfuhr und können überdies keinen unbedingten Anspruch auf Genauigkeit machen, ganz abgesehen davon, daß sie nur den Nachweis der wirklich verzollten, nicht auch der eingeschmuggelten Waaren liefern. Auch hinsichtlich der Bezugsländer bietet die gedachte Handelsübersicht nicht immer ein richtiges Bild. Viele Waaren, welche über England und Frankreich in Constantinopel eingehen, stammen aus anderen Ländern. Sie nehmen diesen Weg zumeist deshalb, weil sie als englische oder französische Artikel sich leichter verkaufen lassen oder weil den Produzenten eine directe Verbindung mit der Türkei unmöglich, oder wenigstens wegen mangelhafter Organisation der eigenen Verkehrsmittel zu kostspielig sein würde. So stammen u. A. namentlich die über Liverpool und Marseille eingehenden Waaren zum größten Theil aus dem Zollverein und der Schweiz.

In vielfacher Beziehung fällt auch der Handel von Constantinopel mit demjenigen der Provinzen zusammen. Die Handlungshäuser, welche in der Hauptstadt Geschäfte abschließen, lassen die Waaren nur theilweise nach dem Platz selbst befördern. Der größere Theil geht direct vom Auslande nach den Abnahmeorten im Innern oder umgekehrt von den Productionsorten im Inlande unmittelbar nach den ausländischen Absatzorten. Bei der Besprechung des Handels von Constantinopel kann deshalb derjenige der Provinzen nicht überall außer Betracht bleiben.

Nach einer ungefähren Schätzung hat gegenwärtig der jährliche Gesammthandel des türkischen Reichs einschließlich der Vasallenstaaten einen Werth von 2500 Millionen Franken. Hiervon kommen etwa 1300 Millionen auf die Einfuhr, 1200 Millionen auf die Ausfuhr.

Der Gesammthandel Constantinopels stellt für das Jahr einen Werth von ungefähr 470 Millionen Franken dar, und zwar 350 Millionen Einfuhr und 120 Millionen Ausfuhr.

Die wichtigsten Einfuhr-Artikel sind:

Aus England:

Baumwollenwaaren, Matratzenstoffe, Handtücher, Bettdecken, Tischgedecke, Taschentücher, Twiste, Näh- und Stickgarn, Shawls, Regen- und Sonnenschirme, ganz- und halbwollene, sowie halbseidene Stoffe, Stückflanelle, flanellene Decken, Jacken und Hosen, Besatzbänder, Kordeln und Elastiques zu Schuheinsätzen. Ferner leinene, halbleinene und hanfene Waaren, Colonialwaaren und Gewürze, Farbewaaren, Spirituosen, Eisen in Stangen und Platten, Zinn, Zink, Blei in Blöcken, Blech, Kupfer in Platten, Stahl, Steinkohlen, Steingut- und Glaswaaren, Stahl- und Eisenwaaren (Kurzwaaren), Theer und Oelfarbe zum Schiffsanstrich, Näh- und Stecknadeln.

Aus Frankreich:

glatte und façonnirte Seidenstoffe, Sammete, Kattune, Jaconnets, Möbelstoffe, Besatzbänder, Posamentierwaaren, Handschuhe, Indiennes, Strumpfwaaren, glatte und façonnirte wollene und halbwollene Kleiderstoffe, Schuh- und Sohlenleder, Tuche, Casimire, sowie alle Gattungen Hosen- und Westenstoffe, Flanelle, fertige Schuhe und Stiefel, Gummischuhe, Goldfäden zu Stickereien, Knöpfe, Hafteln, Stecknadeln, Droguen, chirurgische Instrumente, Lederwaaren, Kochgeschirre, Geldschränke, Oefen, Bijouterien, Pariser Kurzwaaren, Kaffee, Zucker, Weine, Spirituosen, Olivenöl, Sardinen, Käse, Austern.

Aus Oesterreich:

Tuche, Casimire und Hosenstoffe, fertige Herrenkleider, Schuhe, wollene, halbwollene und halbseidene Kleiderstoffe, Shawls, Posamentierwaaren, lackirtes Leder, Spielkarten, Papiere verschiedener Gattung, Zündhölzchen, Wein, Bier, Glaswaaren und Glasperlen, Gold- und Silberfäden, Geldkassen, Bretter, Kurzwaaren, Stahl, Bleiweiß und Ultramarin.

Aus der Schweiz:

bedruckte Kopftücher, sogenanntes Jaschmak, bedruckte Taschentücher, baumwollene, glatte, gewirkte und brodirte Baumwollenstoffe, glatte seidene und halbseidene Stoffe, ferner bedruckte Kattune, sogenannte türkisch-rothe Kallicos, türkisch-rothe Garne, Taschenuhren, Käse.

Aus Belgien:

Zucker, Nägel und Stifte (sogenannte Pointes de Paris), Fensterglas, Lütticher Waffen, Tuche, bedruckte Kattune, Papier, Kupferplatten, Blech, Zink.

Aus Rußland:

Butter, Mehl, Talg, Stearinkerzen, Kaviar und Eisen.

Aus Holland:

Zucker, Kaffee, Indigo, Cochenille.

Aus Italien:

Reis, Schwefel, Maccaroni und andere Mehlwaaren, glatte Seidenstoffe, Sammete, Handschuhe (aus Neapel und Venedig).

Aus Griechenland:

Leder, Weine und Spirituosen, ordinaire Wollenstoffe, ordinaire Holzgeräthe.

Aus Nordamerika:

Rum, Spiritus, glatte und einfarbige Baumwollenwaaren, Gummischuhe, Gußeisenwaaren.

Aus Deutschland:

außer den bei Oesterreich angeführten Waaren metallene und übersponnene Knöpfe, Solinger und Remscheider Stahl, Iserlohner Metallwaaren, Cölnisches Wasser, Crefelder und Viersener Sammete und Kleiderstoffe, Bernstein, roh und verarbeitet, Thibets, Satins, Demi-Cotons, Strumpfwaaren, Rauchwaaren, Kurz- und Spielwaaren, Broncewaaren, Pforzheimer Goldwaaren, Cigarren, Schinken, Würste.

Hierbei sind vorzugsweise betheiligt die Rheinprovinz nebst den angrenzenden Distrikten Westfalens, das Königreich Sachsen, die sächsischen Herzogthümer und Schlesien. Eine besondere Bedeutung hat seit dem Jahre 1863 der schlesische Spiritus erlangt, welcher über Triest in Fässern eingeführt wird. Die Durchschnittseinfuhr beträgt im Jahre 5000—7000 Fässer im Gewichte von je 420—430 Okka; der Preis stellt sich für 91gradige Waare durchschnittlich auf 8 Piaster per Okka*). Der in früheren Zeiten so bedeutende Bernsteinhandel, welcher bis zum Jahre 1861 mit der Entwerthung der Caimés**) und bei fortschreitender Verarmung der Bevölkerung immer mehr gesunken war, hat in der Neuzeit wieder Aufschwung genommen. Man bezahlt jetzt für erste Waare je nach der Qualität 1500—3000 Piaster für je 30 Okka. Gegenwärtig beträgt die Einfuhr jährlich ungefähr 7200 Okka im Gesammtwerthe von 1 Million. Wenig Erfolg hat die Einfuhr von schlesischen und bielefelder Leinen gehabt. Dieselben werden durch die billigeren englischen Maschinenleinen vollständig verdrängt. Zudem trägt die türkische Bevölkerung, wie in allen südlichen Ländern, mehr baumwollene, als leinene Unterkleider.

Gleich der Einfuhr ist auch die Ausfuhr der Türkei seither von Jahr zu Jahr gestiegen. Dieselbe wird durch die verschiedenen, tief eindringenden Meeresarme und die verhältnißmäßig große Ausdehnung der Küsten besonders begünstigt. Sie würde

---

*) Anmerk. Zum besseren Verständnisse dieser und der folgenden Gewichts-, Preis- rc. Angaben wird nachstehende Zusammenstellung dienlich sein.

Die Münzeinheit ist der Piaster zu 40 Para im Werthe von ungefähr 18 Pf. Rm.
100 Piaster = ein Livre.

Die Gewichtseinheit bildet die Okka zu
400 Drachmen = ungefähr 1,28 Kilogramm.
44 Okka sind 1 Kantar.

Als Hohlmaß gilt der Kilo, welcher, je nach den Ortsverhältnissen verschieden, in Constantinopel ungefähr 27 Liter enthält. Er wird zumeist nur im Getreidehandel angewendet. Flüssigkeiten und andere Gegenstände, welche anderwärts in Hohlmaßen gemessen werden, werden nach türkischem Brauche in der Regel gewogen.

Die Längenmaße sind: der kleine Pick oder Endaze = 66 Centimeter und der große Pick oder Arschin = 69½ Centimeter.

Die türkische Meile ist ein ziemlich unbestimmter Begriff, als solche wird diejenige Entfernung gerechnet, welche ein beladenes Pferd in einer Stunde zurücklegen kann.

**) Anmerk. Die im Kleinverkehr an Stelle der Scheidemünze benutzten »Caimés«, Papiergeld von verschiedenen niedrigen Werthbeträgen, wurden im Jahre 1861 außer Kurs gesetzt.

jedoch in noch weit höherem Grade gestiegen sein, wenn nicht die Verkehrswege im Innern noch so mangelhaft wären, daß die Producenten einen großen Theil des Gewinns und damit zumeist die Lust verlieren, über den eigenen Bedarf hinaus den Boden zu bebauen.

Den ersten Rang unter den Ausfuhr-Artikeln der Türkei nimmt das Getreide ein. Bekanntlich hat das türkische Getreide auf den europäischen Märkten hauptsächlich die Concurrenz des russischen Getreides aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres zu bestehen. Die Transportkosten sind zwar für beide Producte annähernd gleich, dagegen hat aber das russische Getreide nicht den »Zehnten«, wie das türkische Getreide zu tragen. Auch giebt es in Rußland für die Versendung nach den Einschiffungsorten viel bessere und billigere Beförderungsmittel. Dennoch ist der türkische Producent in dem ungleichen Kampfe seither nicht unterlegen. Die Getreideausfuhr hat vielmehr in gesteigerter Weise ihren Fortgang genommen, ein Ergebniß, welches nur der großen Fruchtbarkeit des Landes zugeschrieben werden kann. Die gesammte Getreideausfuhr der Türkei, hauptsächlich nach Frankreich und England bestimmt, erreicht gegenwärtig nahezu den Werth von 200 Millionen Franken im Jahr. Ein großer Theil derselben wird durch constantinopolitanische Geschäftshäuser vermittelt. Die letzteren kaufen das Getreide namentlich in den Häfen von Ibraila und Galatz, Kustendje, Burgas, Sinope, Samsun, Trapezunt, Rodosto, Gallipoli, Enos, Salonik, Volo und lassen es von dort meist direkt versenden.

Den nächstwichtigsten Ausfuhrartikel bildet die Wolle, wovon etwa 5 Millionen Okka in Rumelien und ungefähr eine gleiche Menge in Anatolien producirt werden. Constantinopel exportirt im Ganzen etwa 4—5 Millionen Okka der verschiedensten Qualitäten. Der Preis der ungewaschenen Schaafwolle beträgt 5—8 Piaster, der gewaschenen Wolle 11—15 Piaster die Okka, Angorawolle 18—45 Piaster die Okka.

An Seide werden über Constantinopel besonders die vorzüglichen Sorten der Provinz Brussa ausgeführt. Das Absatzgebiet ist fast ausschließlich Frankreich, wohin ungefähr 450,000 Kilo Filanden zum Preise von 312—340 Piaster für das Kilo, 130,000 Kilo Frisson zu je 48—54 Piaster, 80,000 Kilo Cocons zu je 80—84 Piaster und 20,000 Rouleaux persischer Seide, im Werthe von je 140—155 Piaster versandt werden.

Die Baumwollenproduction der Türkei war in früheren Jahren sehr bedeutend. Sie sank allmählich herab in Folge der hohen Abgaben, namentlich des Zehnten und der schlechten Verwaltung des Landes. Erst seit dem nordamerikanischen Kriege hat die Production wieder einen Aufschwung genommen. Das türkische Product, einmal auf den europäischen Märkten heimisch, wird die Concurrenz des amerikanischen zwar nicht durch seine Qualität, wohl aber durch die Billigkeit der Preise aushalten. Die Regierung hatte sich bereits in den Jahren 1862 und 1863 bemüht, die Baumwollencultur durch Ermäßigung der Abgaben, durch unentgeltliche Vertheilung von amerikanischem und egyptischem Samen, sowie durch Einführung englischer Reinigungsmaschinen bester Construction zu heben. Die Gesammtausfuhr der Türkei wird auf 250—300,000 Ballen à 3 Kantar = 132 Okka geschätzt, wovon auf Constantinopel etwa 30—40,000 Ballen treffen. Die Ausfuhr richtet sich vorzugsweise nach England, dann auch nach Frankreich, Rußland und der Schweiz.

Der Tabak wird zum größten Theil für den eigenen Bedarf des Landes ge-

baut. Ausgeführt wird hauptsächlich nur das Product Macedoniens, sowie dasjenige des Distrikts von Samsun in Anatolien und zwar in Ballen zu 40—55 Okka nach England, Frankreich, Rußland, Oesterreich und Deutschland. Die günstigste Zeit des Einkaufs fällt in die Monate November und December. Der Einkauf geschieht in der Weise, daß den Producenten unter Garantie oder solidarischer Haftung der Ortsbehörden $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{3}$ des Werthes vorgestreckt wird. Im März des folgenden Jahres wird sodann der Preis fixirt und hierbei als Zinsvergütung für den geleisteten Vorschuß $\frac{1}{4}$ Piaster per Okka in Abzug gebracht. Die Ablieferung erfolgt im April und Mai, die Versendung wegen des Fermentirens des Tabacks erst im Juni oder Juli. Am gesuchtesten sind die Macedonischen Tabacke. Der Gesammtwerth des ausgeführten Tabacks wird auf 30—40 Millionen Franken für das Jahr geschätzt.

An **Meerschaum** werden über Constantinopel jährlich etwa 5—6000 Kisten zu 28—30 Okka, mit einem Preise per Kiste von 1200—1400 Piaster, hauptsächlich nach Oesterreich und Deutschland ausgeführt. Wie bekannt, besteht der Meerschaum seiner chemischen Zusammensetzung nach aus kieselsaurer Magnesia und, theils chemisch, theils hygroskopisch gebundenem Wasser. Er findet sich im angeschwemmten Erdreiche in Blöcken von verschiedener Größe, Güte und Färbung. Bei der Gewinnung, welche durch bergmännischen Abbau erfolgt, befinden sich die Blöcke in einem der Seife ähnlichen nassen Zustande. Zum Zweck der Ausfuhr werden sie von der sie umhüllenden Erdkruste befreit, getrocknet und polirt. Die Hauptfundorte sind die Umgebung der Stadt Eski-Scheir (das alte Doriläum), ferner Angora, Tarsus und Sparta in Karamanien. Außerdem wird der Meerschaum noch in Bosnien und Griechenland gefunden.

Rosenöl wird hauptsächlich in dem Distrikt Kysanlik am Balkan gewonnen und von dort fast ausschließlich über Constantinopel ausgeführt. Die durchschnittliche Jahresgewinnung beträgt 400,000 Metical, wobei 14—18 Okka Rosenblätter 1 Metical Oel liefern. Die Preise franko Constantinopel sind je nach Güte 18—24 Piaster per Metical. Den größten Theil des Ernteertrages beziehen Frankreich und England. Nach dem Zollvereine werden jährlich gegen 90,000 Metical ausgeführt. Die zur Bereitung des Oels verwendete Rose ist nach Dr. Baur eine Abart der Rosa damascena. Die Pflanzen werden im Herbst gesetzt und zwar etwa 25 Centimeter tief in horizontaler Lage in die Erde. Im nächstfolgenden Frühjahre erscheinen die jungen Triebe über der Erde. Die Pflanze erfordert nun große Sorgfalt, welche sich besonders auf die Entfernung des Unkrauts zu richten hat. Die Staude erreicht eine Höhe von ungefähr 2 Meter. Anfangs Juni entwickeln sich die Blüthen. Die Farbe der letzteren ist meistens hellroth, selten weißlich oder weiß. Zur Zeit der Ernte werden die Destillirapparate in der Nähe der Rosenfelder — möglichst in der Nähe eines Baches — aufgestellt. Dieser Apparat besteht aus einem Kolben von verzinntem Kupfer, welcher auf einem Heerde von Steinen ruht. Der Hals des Kolbens führt durch ein Kühlfaß in eine große Flasche. Die aufgeblühten Rosen müssen vor Sonnenaufgang gepflückt und noch an demselben Tage destillirt werden. 10 Okka Rosen werden mit etwa 40 Okka Flußwasser im Kolben erhitzt. Das Product dieser ersten Destillation, das Rosenwasser, wird nochmals destillirt, hierbei scheidet sich das ätherische Oel von dem Wasser ab und wird nunmehr abgeschöpft. Das Letztere benutzt man zu weiteren Destillationen oder verwerthet dasselbe — gewöhnlich den letzten Rest — als Rosenwasser im Handel. Der Rückstand von Rosenblättern dient zum Parfümiren der Liqueure und Confitüren.

Opium wird in bester Qualität in dem Distrikte Baluk-Hissar gewonnen und zumeist über Constantinopel ausgeführt. Die Distrikte Koniah und Kara-Hissar liefern eine weniger feine und weniger morphiumhaltige Waare, welche mehr über Smyrna versendet wird. Die Gesammtgewinnung beträgt etwa 4—5000 Kisten zu je 55—60 Okka per Jahr, wovon über Constantinopel etwa 1000 Kisten zum Preise von 210—290 Piaster per Okka passiren.

Die beste Sorte **Kreuzbeeren** — große, schwere, hellgrüne Beeren von reichem Farbegehalte — liefert der Distrikt Angora. Die Distrikte Kaisarieh, Tokat und Tschorum erzeugen geringere Waare, welche nicht vermischt zu Markte kommt. Die noch geringeren Sorten der Distrikte Jskilip und Kaledschick werden in der Regel nicht ausgeführt, sondern im Lande consumirt. Constantinopel giebt jährlich etwa 400,000 Okka zum Preise von 13—22 Piaster per Okka auserlesene Waare, an England, Frankreich, Oesterreich und an den Zollverein ab.

Gummi-Tragant liefern die Distrikte Kaisarieh, Angora und Tsangri. Dieses Harz wird gewöhnlich dreimal im Jahre durch Anschneiden der in den dortigen Bergen vorkommenden Pflanzen gewonnen. Constantinopel exportirt jährlich ungefähr 60—80,000 Okka zum Preise von 12—20 Piaster per Okka nach England, Frankreich, Oesterreich und nach dem Zollverein.

Die **Schifffahrt** Constantinopels hat sich im allgemeinen, mit wenigen Unterbrechungen, von Jahr zu Jahr vermehrt. Im Jahre 1850 betrug die Zahl der einlaufenden und auslaufenden Schiffe 10,956 mit einem Gehalte von 1,943,347 Register-Tonnen. Im Jahre 1851 stieg die Gesammtzahl der Fahrzeuge auf 13,069 mit 2,397,316 Register-Tonnen. Dieser außergewöhnliche Aufschwung war jedoch nur hervorgerufen durch den orientalischen Krieg. In Folge des unerwarteten Friedensschlusses trat ein Rückschlag ein, welcher sich besonders im Jahre 1857 bemerklich machte. Späterhin hob sich der Seeverkehr wiederum und erreichte im Jahre 1862 die Zahl von 38,875 Fahrzeugen mit einem Gehalte von 6,662,244 Register-Tonnen. Gegenwärtig beträgt die Durchschnittszahl der ein- und auslaufenden Fahrzeuge 36,000 mit $4\frac{1}{2}$ — 5 Millionen Register-Tonnen Gehalt.

Die Unkosten, welche den Schiffen beim Ein- und Auslaufen, bz. während ihres Aufenthaltes im Hafen von Constantinopel erwachsen, betragen an sogenanntem Pratic, Ankergeld, Leuchtthurmgebühren und Ausklarirungsgebühren, je nach der Größe der Schiffe zwischen 56—94 Para per Tonne. Beim Ausklariren nach dem Schwarzen Meere sind außerdem noch 20 Para pro Tonne Leuchtthurmgebühren für die Leuchtschiffe ꝛc. an der Mündung des Bosporus zu entrichten.

Eigene **Industrie** nach europäischen Begriffen hat Constantinopel nicht. Abgesehen von einigen Phantasie-Artikeln, welche von den Reisenden als Andenken gekauft werden, liefert der Platz nichts zur Ausfuhr. Die Gewerbetreibenden, meist Türken, Griechen, Armenier und Juden, arbeiten fast ausschließlich für den Localbedarf. Europäische Meister finden sich im Allgemeinen nur für diejenigen Artikel, welche den Bedürfnissen der hier sich aufhaltenden Europäer dienen. Die Grenzen des handwerksmäßigen Betriebes werden nur bei einem Industriezweige, der Mehlfabrikation, überschritten, welche von einer Anzahl Dampfmühlen betrieben wird, zwei derselben liefern jährlich bis 20 Millionen Kilo Mehl, die übrigen je nach ihrem Umfange $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ Millionen. Die Maschinisten sind Engländer und Franzosen. Außerdem finden sich noch einige Kupfer- und Eisengießereien, Ma-

schinen-, Möbel- und Billard-Fabriken, Brauereien und Brennereien, mehrere Druckereien, Oelfabriken und Sägemühlen in und außerhalb der Stadt. Die Kaiserlichen Eisen- und Kanonengießereien, Pulverfabriken, Schiffswerkstätten und Werkstätten zur Anfertigung von Bekleidungsgegenständen, arbeiten ausschließlich für die Armee und Marine. Dieselben stehen unter türkischen Beamten und haben meist Europäer (Engländer) für den technischen, Eingeborene (Armenier, Griechen) für den mechanischen Theil der Arbeit.

Die hiesigen Creditverhältnisse sind mit mancherlei Gefahren und Schwierigkeiten verbunden, welche hauptsächlich auf die türkischen Gerichtsverhältnisse zurückzuführen sind. Der schleppende Gang der türkischen Rechtspflege, die geringe Zuverlässigkeit der Beamten, die verschiedenen in einander greifenden Gerichtsbarkeiten — durch die Conventionen mit den fremden Mächten geschaffen — machen jede gerichtliche Verfolgung schwer und äußerst weitläufig. Dem Gläubiger drohen neben möglicher Zahlungsunfähigkeit der Schuldner in jedem Falle Zeit-, Zinsen- und Kursverluste, sowie andere Unannehmlichkeiten. Der gesetzliche, von den Gerichtshöfen geeigneten Falls zugesprochene Zinsfuß beträgt 12 Prozent jährlich. Der sonst übliche Zinsfuß ist gegen früher gefallen. Noch bis zum Jahre 1861 zahlte die Regierung bis 80 Prozent, der Privatmann bis 40 Prozent Zinsen per Jahr. Die Reformen des Jahres 1862, namentlich die Zurückziehung der Caimés und die Revision der Handelsverträge haben die Creditverhältnisse gebessert. Die Regierung zahlt seit jener Zeit in der Regel 10 — 20 Prozent, der Privatmann 12 — 25 Prozent. Ein Discontogeschäft nach europäischem Sinne vermag daher unter den geschilderten Umständen hier nicht aufzukommen. Die einheimischen Producenten bewilligen beim Verkauf der Ausfuhrartikel selten Fristen; denselben muß sogar in einzelnen Fällen ein Vorschuß auf das Product gezahlt werden. Die Einfuhrartikel werden zwar den Abnehmern in der Regel auf Credit gegeben; die nach französischem Muster ausgestellten »Billets d'ordre« indeß nicht weiter begeben. Sie verbleiben vielmehr im Portefeuille der Verkäufer bz. ihrer Agenten. Das Inkasso wird von den letzteren selbst besorgt.

So lange nicht der Credit in den verschiedenen Kreisen der Handelswelt Constantinopels gehörig organisirt und mit den nöthigen moralischen und gesetzlichen Garantien umgeben ist, hauptsächlich aber, so lange der Platz nicht von bestimmten und gleichmäßigen Gesetzen beherrscht wird, kann ein regelmäßiges Discontogeschäft nicht erblühen. Die Banque Impériale Ottomane hat zwar seither versucht, diesen Geschäftszweig auf europäischem Fuße ins Leben zu rufen, sie fand indeß nur geringen Anklang. Die wenigen Discontirungen, welche sie vornahm, beschränkten sich auf die ersten Unterschriften des Platzes und schwankten zwischen 8—10 Prozent per Jahr, je nach dem Disconto der Handelsplätze Europas.

Auswärtigen Häusern, welche mit Constantinopel in Geschäftsbeziehung treten, ist nicht dringend genug zu rathen, sich durch am Platze selbst wohnende Personen vertreten zu lassen. Letztere allein können bei Ertheilung von Crediten die nöthige Vorsicht beobachten und nach Maßgabe der Personen und Verhältnisse die sichersten und schnellsten Mittel finden, die ausstehenden Gelder einzuziehen. Geschäftsreisende finden in Constantinopel zwar Bestellungen in reichem Maße, die angeknüpften Verbindungen führen indeß zumeist zu empfindlichen Verlusten.

Die nach Weggang der Geschäftsreisenden anlangenden Waaren werden in der Regel bemäntelt, die Zahlungen, wenn nicht verweigert, doch auf lange Zeit

hinausgeschoben, so daß die auswärtigen Fabrikanten, mit der hiesigen Rechtspflege unbekannt, sich schließlich zu großen Opfern entschließen müssen, um nur einen Theil ihres Guthabens zu retten. In Folge dieser Erfahrungen sind die auswärtigen Fabrikanten seit einigen Jahren meistens durch ständige Agenten oder Commissionaire in Constantinopel vertreten.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Beitritt Indiens und der französischen Colonien zum allgemeinen Postverein, welcher in Nr. 5 des Post- und Telegraphenarchivs besprochen worden ist, wird in der neuesten Nummer der »Union postale« (vom 1. März) in einem längeren Artikel behandelt. Neben einer eingehenden Darstellung der Vorgeschichte und des Verlaufs der in den Tagen vom 17. bis 27. Januar zu Bern versammelt gewesenen Conferenz hebt das genannte Blatt die Bedeutung der Ergebnisse dieser Conferenz hervor und weiset darauf hin, wie der Verein einerseits in Indien den weitaus wichtigsten und größten der dem Weltverkehr erschlossenen Staaten Asiens gewinne, während der Beitritt der französischen Colonien andererseits die Brücke zu dem einzigen noch außerhalb des Vereins stehenden Erdtheile Australien schlage.

Durch diesen neuesten Zuwachs hat der allgemeine Postverein, welcher bereits 738,000 geographische Quadratmeilen mit 375 Millionen Seelen umfaßte, eine Erweiterung von 89,623 Quadratmeilen mit nicht weniger als 245 Millionen Einwohnern erfahren, so daß das gesammte Gebiet des Vereins jetzt eine Ausdehnung von 827,623 Quadratmeilen mit 620 Millionen Einwohnern erreicht hat, für die kurze Zeit seines Bestehens ein Resultat, das in der Geschichte des Verkehrswesens unerreicht dasteht. Man darf sich hiernach der in einer der ersten Nummern der Union postale zum Ausdruck gebrachten Hoffnung, die Entwickelung des allgemeinen Postvereins zu einem Weltpostverein im wahren Sinne des Worts sei nur eine Frage der Zeit, sicherlich mit vollstem Vertrauen anschließen.

Zur Geschichte der Deutschen Zeitungspresse. In einer am 14. März d. J. in Halle a. d. S. abgehaltenen Monatsversammlung des thüringisch-sächsischen Geschichts- und Alterthumsvereins hielt, wie wir dem Halleschen Tageblatt entnehmen, der Secretair des Vereins, Professor Dr. Opel, einen längeren Vortrag über die ältesten deutschen Zeitungen, den wir nachstehend im Auszuge wiedergeben.

Die Franzosen, Engländer und Deutschen machen einander die Priorität in Sachen der Erfindung einer periodischen Presse streitig. Die Franzosen machen geltend, daß bei ihnen der Arzt Renaudeau (beiläufig in Wahrheit ein Mann, »der seinen Beruf verfehlt hatte«) seit 1631 zuerst eine fortlaufende Zeitung in's Leben gerufen hat. Indessen sind nachweislich schon 1622 englische Zeitungen, wenn auch zuerst in französischer Sprache, versucht worden. Nun hatte aber schon im vorigen Jahrhundert Schwarzkopf sehr bestimmt die Behauptung aufgestellt, daß die deutsche Zeitungspresse noch etwas älter sei. Er wollte ein Blatt (»14. Aviso, Relation oder Zeitung«) unbekannten Druckorts aus dem Jahre 1612 gesehen haben. Auch

die später vielgelesene Frankfurter Ober-Postamtszeitung soll schon seit 1615 zuerst in Emmels Verlag, seit 1616 wöchentlich unter Leitung des Reichs-Postverwalters Johann von der Birghden nachgedruckt, in so frühe Zeit ihren Ursprung zurückdatiren können. Die Sache blieb jedoch bis zur Gegenwart ziemlich unsicher, weil seit Schwartzkopf Niemand wieder Originalexemplare so alter deutscher Zeitungen zu Gesicht bekommen hatte. Neuerdings sind aber erhebliche und höchst werthvolle Funde in dieser Hinsicht gelungen; einige solcher Exemplare wurden der Versammlung vorgelegt.

Der Hauptsache nach ergiebt sich Folgendes. Offenbar hat bei damals bereits auffallend hoch entwickelter Kultur der zerstörende 30jährige Krieg das Bedürfniß nach Zeitungen in Deutschland lebhaft angeregt. Den Deutschen bleibt in der That die Priorität der Erfindung, obwohl das jetzt vorliegende älteste Exemplar einer gedruckten deutschen Zeitung nicht bis 1605, sondern nur bis 1619 zurückreicht. Wir lassen den Titel hier buchstäblich genau folgen:

ZEITUNG
Auß
Deutschlandt, Welsch-
landt, Franckreich, Böhmen, Hungarn,
Niederlandt vnd andern Orten Wöchentlich
zusammengetragen
Im Jahr
1619

Von diesem Jahrgange liegen die ersten 25 Nummern vor. Auch von dem Jahrgang 1620 derselben Zeitung haben sich Exemplare erhalten. Wahrscheinlich gehören eine Anzahl Blätter derselben Art aus dem Jahr 1626 gleichfalls diesem Unternehmen an. Das zur Ansicht vorgelegte Material ist auch nach der technischen Seite hin, nämlich soweit die Druckweise in Betracht kommt, sehr interessant. Das Format ist (an die früher üblichen Flugblätter erinnernd) noch immer der Art, daß die gewöhnlich wöchentlich erschienenen Blätter nachher als Buch zusammengebunden werden konnten. Druckort, Verleger, Redakteur, kurz der gesammte moderne Apparat der Zeitungen, sind in der Regel nicht genannt; die Haltung ist zumeist keck oppositionell gegen die damals bestehenden Reichsgewalten und Reichsordnungen gerichtet. Nur die Magdeburger Blätter sind das politische Organ des damaligen Rathes der Stadt Magdeburg. Leitartikel fehlen; zuweilen eine Familiennachricht. In der Regel ist solche Zeitungsnummer zusammengesetzt aus einer Reihe von Originalbriefen, die je nach ihrem Eintreffen chronologisch an einander gereiht sind. Erst die Entwickeluug eines regelmäßigen Postenlaufes machte, wie sich immer deutlicher ergiebt, die Entstehung solcher Unternehmungen möglich.

Professor Opel zeigte zuerst ein solches Blatt (vom Jahre 1626), welches — ob in Berlin, ob in Stettin domicilirt, blieb unsicher — namentlich im nordöstlichen Deutschland verbreitet war, entschieden protestantisch gehalten, mit Correspondenzen aus Paris, London, Linz, Rom, Wien, Venedig, Cöln u. s. w. Ein zweiter Heerd solcher Zeitungen wurde dann Magdeburg, wo seit Anfang des Jahres 1626 eine periodische Presse in höchst interessanter Arbeit erschien. In demselben Jahre bestand (wahrscheinlich in Berlin) ein ähnliches Unternehmen, dessen Beziehungen sehr weit ausgedehnt waren, und dessen Mittheilungen für den damaligen Lauf des Wallensteinischen Krieges in dem mittleren und nördlichen Deutschland historisch sehr werthvoll und zuverläßig erscheinen. Correspondenzen

aus Flensburg, Lauenburg, Bremen, Straßburg, Rom, Hessen, Venedig, Haag, Brüssel, Cöln, Nürnberg, Wien, Dessau, Prag und zahlreichen mitteldeutschen Orten treten uns hier entgegen, — darunter aus Halle etwa drei. Ebenfalls im Jahre 1626 entstand ein Blatt, welches — äußerlich den heutigen lithographirten Correspondenzen ähnlich — wahrscheinlich durch einen Berliner Postmeister gegründet und, mit Schreibbuchstaben und nur auf je einer Seite der Blätter bedruckt, mehr briefartig verbreitet wurde. In Wien waren seit 1623 wenigstens zwei Zeitungsunternehmungen im Gange. Aus dem Jahre 1626 haben sich eine große Anzahl Wienerischer Zeitungen erhalten, von denen freilich das sonst so interessante Buch Wincklers »Die periodische Presse Oesterreichs 1875« nichts zu sagen weiß. Alle diese Zeitungen sollten gesammelt und die aus den Jahren 1618—1630 neu gedruckt werden.

Professor Opel beabsichtigt, seinen Vortrag demnächst noch weiter auszuführen und zu veröffentlichen.

Einnahmen des Deutschen Reichs im Jahre 1875. Das Centralblatt für das Deutsche Reich veröffentlicht in Nummer 10 vom 10. März eine Nachweisung der Einnahmen an Zöllen und gemeinschaftlichen Steuern, sowie anderen Einnahmen des Deutschen Reichs für das Rechnungsjahr 1875. Danach haben betragen:

	die Einnahmen an	Gegen die Einnahmen im Rechnungsjahr 1874 mit	mithin mehr	mithin weniger
	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
1. Zöllen	120,787,499	115,201,800	5,585,699	
2. Rübenzuckersteuer	49,797,456	53,887,653		4,090,197
3. Salzsteuer......	33,554,968	34,348,191		793,223
4. Tabackssteuer...	1,032,433	1,478,985		446,552
5. Branntweinsteuer	50,425,111	46,139,382	4,285,729	
6. Uebergangsabgabe von Branntwein	117,007	104,721	12,286	
7. Brausteuer	17,689,680	17,181,657	508,023	
8. Uebergangsabgabe von Bier	899,550	877,749	21,801	
9. Wechselstempelsteuer	7,213,128	7,041,498	171,630	
10. Post- u. Zeitungsverwaltung	103,781,313	97,811,726	5,969,587	
11. Telegraphenverwaltung.......	11,189,290	11,227,506		38,216
12. Reichs-Eisenbahnverwaltung, einschließlich der Einnahmen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn	35,125,009	33,868,902	1,256,107	

Wenn demnach unter Anderem die Post- und Zeitungsverwaltung eine Mehreinnahme von beinahe 6 Millionen Mark gegen das Vorjahr aufzuweisen hat, so darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß dieser Einnahme-Erhöhung andererseits auch entsprechende Mehrausgaben gegenüberstehen, welche mit dem Wachsthum der Einnahmen eng zusammenhängen. Diese Mehrausgaben sind so bedeutend gewesen, daß der Ueberschuß um mehr als 1½ Million Mark hinter dem Etat zurückgeblieben ist.

Universal-Batterie-Umschalter. Dünglers Polytechnisches Journal (Bd. 219 Heft 3 S. 233) enthält die Beschreibung und Abbildung eines Universal-Batterie-Umschalters für Telegraphenwerkstätten, physikalische Kabinette ꝛc. von H. Schellens, Telegrapheninspektor in Cöln, der auch für die Zwecke des eigentlichen Telegraphenbetriebs insofern Beachtung verdient, als er für Untersuchungen sehr geeignet erscheint.

Derselbe ermöglicht durch bloße Veränderung der Stöpselstellung die Pole der einzelnen Elemente einer Batterie auf jede beliebige Weise mit einander zu verbinden bz. einzelne Elemente getrennt von den anderen zu verwenden oder zu prüfen. Allerdings wird ein solcher Umschalter von ziemlich großem Umfange sein, da derselbe doppelt soviel Schienen enthalten muß, als Elemente oder Gruppen von fest mit einander verbundenen Elementen vorhanden sind. Indessen ist der Vortheil, nach Bedarf eine Aenderung in der Schaltung der Elemente schnell und ohne jede Erschütterung der Gläser vornehmen zu können, für alle Versuche unverkennbar, deren Resultate von einer Inkonstanz der Elemente beeinflußt werden können, also für die Prüfung der elektromotorischen Kräfte selbst, sowie für die meisten Untersuchungen mit Hülfe dieser Kräfte. Von der Verwendung dieses übersichtlichen und bequemen Hülfsapparates darf man sich demnach auch für Versuche mit galvanischen Strömen Nutzen versprechen.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** 1876. Bd. VII. Heft 3.
Zum 10. März. — Die Kommissionsberathungen über den Entwurf eines deutschen bürgerlichen Gesetzbuches — Der Kriegshafen in Kiel in seiner neuesten Gestalt. — Das Königlich Württembergische Geheime Haus- und Staats-Archiv. — Zur Einrichtung gewerblicher Fortbildungsschulen. — Otto Friedrich Gruppe. — Zur Erinnerung an die beiden Münchener Maler Theodor Horschelt und Peter von Heß. — Die Ausgrabungen zu Olympia. II., III. — Die deutsche Geschichtsliteratur des Jahres 1875. — Das Observatorium auf dem Vesuv. — Chronik des deutschen Reichs. — Monatschronik des Auslandes für November bis Dezember 1875: Oesterreich-Ungarn; Großbritannien und Irland; Frankreich; Italien; Rußland und Polen; Amerika.

2) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. III.
Die Verbreitung der sedimentären Gesteine in Europa. Von H. Habenicht. — Flußfahrten im südlichen Neu-Guinea. — Bilder aus dem hohen Norden. Von Karl Weyprecht. — Die Mongolei und das Land der Tanguten. Oberstlieutenant Przewalsky's Reisen, 1870—1873. — Geographische Notizen. — Geographische Literatur. — Karten.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. 1876. Nr. 10.
Ueber geologische Zeitbestimmungen. B. von Cotta. — Ueber Ringmauern an der Donau und am Rhein. C. Mehlis. — Der Umschwung in der indischen Handels-

bilanz, seine Ursachen und seine Folgen, insbesondere für Deutschland. — Das Laibacher Moor. P. von Radics. — Naturphilosophisches. — Neue Kartenwerke. — Die Häufigkeit der Erdbeben im Verhältniß zu den Mondphasen. — Miscellen.

4) **Die Natur.** Herausgegeben von O. Ule und K. Müller. 2. Jahrgang. Nr. 11.

O. E. R. Zimmermann, über einige Wechselbeziehungen zwischen Pflanzen und Thieren. — O. Ule, die Thiere als Transportmittel. — A. Kohn, Przewalsky's Rückkehr nach Ala-schan und seine Reise von Urga durch die Wüste Gobi. — Literaturbericht. Kosmogenetische und zoologische Mittheilungen.

5) **Annalen der Physik und Chemie.** Herausgegeben von J. C. Poggendorff. Leipzig 1876. Nr. 2.

Ueber den Zusammenklang zweier Töne; von R. König. — Die Reibungsconstanten einiger Salzlösungen und ihre Beziehungen zum galvanischen Leitungsvermögen; von O. Grotrian (Schluß). — Bemerkungen zu einigen Abhandlungen aus dem Gebiete des Magnetismus und Galvanismus; von G. Wiedemann. — Ueber doppeltbrechende Granaten; von A. Wichmann. — Ueber eine aus 3240 Elementen bestehende Chlorsilber-Batterie von W. de la Rue und H. W. Müller. — Versuche mit der vorhin beschriebenen Batterie an Geißler'schen Röhren; von denselben. — Ueber ein neues Polariskop; von W. G. Adams. — Neue Methode zur schnellen Bestimmung des Brechungsindexes; von Terquem und Trannin. — Messung der Fortpflanzungsgeschwindigkeiten der Elektricität in suspendirten Drähten; von W. Siemens. — Die Bedeutung von Drahtnetzen in der Elektricitätslehre; von W. Holtz. — Ueber Aetzfiguren an Steinsalzwürfeln und über die von F. Exner angewandte Methode zur Erzeugung von Lösungsfiguren; von L. Sohncke. — Bemerkungen zu Hermann's Aufsatz: Ueber schiefen Durchgang von Strahlenbündeln durch Linsen; von H. Krüß. — Notiz über Vocallaute und eine neue natürliche Stimmgabel; von A. Krönig. — Notizen zur Geschichte des Prinzips der Erhaltung der Kräfte; von G. Berthold. — Ueber die Celsius'sche Thermometerscale.

6) **Revue des deux mondes.** 1er Mars 1876.

Le fiancé de Mlle. Saint-Maur. Par M. Victor Cherbuliez. — L'armée anglaise au XIX. siècle. Le Field-Marshal Sir John Burgoyne et les réformes militaires de la Grande-Bretagne. Par M. H. Blerzy. — Les maîtres d'autrefois. — Belgique-Hollande. V. Par M. Eugène Fromentin. — Les souvenirs du médecin de la Reine Victoria. III. — Le Prince Léopold et le Comte Capodistrias. Par M. Saint-René Taillandier. — Impressions de voyage et d'art. IX. Souvenirs d'Auvergne. ,Les grands jours d'Auvergne et Fléchier, Clermont-Ferrand. Par M. Émile Montégut. — Une excursion en Bosnie et dans L'Herzégovine pendant l'insurrection. Par M. Charles Yriarte. — La Rose de Tuolumne, récit de moeurs californiennes. Par M. Bret Harte. — Chronique de la quinzaine. — Revue dramatique. — Bulletin bibliographique.

7) **Journal of the Telegraph.** No. 5. New-York, March 1. 1876.

La Cour's »Musical« Telegraph. — The causes of atmospheric electricity. — On induction currents produced in telegraph-wires. By M. Lagarde. — Improved lantern galvanometer. — Torture by electricity. — Eastern telegraph. — Anglo-American Telegraph. — Cuba submarine telegraph. — Decay of Timber. — On unipolar conduction of electricity trough gas layers of different conductivity. — Polarization of electrodes in water. — Supreme Court of the united states. — Tarif bureau.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 8. Berlin, April. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

31. Die Portotaxen vor dreißig Jahren.

Aus einem vom Königl. dänischen Postinspektor Herrn Petersen im nationalökonomischen Verein in Kopenhagen gehaltenen Vortrage über den Berner Postvertrag entnehmen wir die nachstehenden Mittheilungen, welche die verwickelten Zustände des Postwesens vor einem Menschenalter behandeln und damit die erheblichen Fortschritte beleuchten, welche auf diesem Gebiete während der letzten Jahrzehnte in den einzelnen Staaten erreicht, durch die Berner Vereinbarungen aber zu einem großen internationalen Ganzen gestaltet worden sind.

Das Porto für die Briefe — und wenn man von Postverhältnissen in älteren Zeiten spricht, so betreffen diese fast ausschließlich nur Briefe, da nur in sehr wenigen Staaten die Postverwaltung sich auch mit der Annahme und Beförderung anderer Sachen befaßte — war vor dem Jahre 1840 überall in Europa im Verhältniß zu der von den Posten zurückzulegenden Weglänge bemessen und daher sehr hoch, wenn die Briefe auf eine weitere Strecke befördert werden sollten. In Dänemark stieg

die Briefportoscala nach der Entfernung von 2—32 Schilling*). Beispielsweise kostete ein einfacher Brief von

Kopenhagen	nach	Lyngby	2	Schill.,
»	»	Odense	11	»
»	»	Aarhuus	18	»
»	»	Aalborg	21	»
»	»	Hamburg ...	29	»

Hierzu kam noch eine Einlieferungsgebühr von 1 Schill. für jeden Brief, dessen Porto 8 Schill. oder darüber betrug und eine Bestellgebühr für die am Bestimmungsorte den Empfängern in die Wohnung gebrachten Briefe von 3 Schill., es sei denn, daß das Porto nur 2 Schill. ausmachte, in welchem Falle auch nur 2 Schill. Bestellgeld erhoben wurden. Für Briefe, welche von Kopenhagen nach den Vorstädten zu bestellen waren, wurde doppeltes, für Briefe nach Frederiksberg-By, der Falconerallee und dem alten Königsweg dreifaches und für Briefe weiter außerhalb der Demarkationslinie vierfaches Bestellgeld erhoben, also 12 Schill. oder mehr als gegenwärtig ein Brief nach den Vereinigten Staaten von Amerika kostet.

Das Briefporto war dabei abhängig vom Gewicht. Für Briefe bis zum Gewichte von $\frac{3}{4}$ Loth wurde einfaches, für Briefe über $\frac{3}{4}$ bis 1 Loth $1\frac{1}{2}$faches Porto erhoben; für schwerere Briefe stieg das Porto mit einem halben Portosatze für jedes halbe Loth bis 32 Loth. Ein Unterschied in der Taxe für frankirte und für unfrankirte Briefe bestand damals nicht.

In gleicher Weise wurde das Porto in allen europäischen Staaten nach der von der Post zurückzulegenden Entfernung und steigend für jedes halbe oder ganze Loth berechnet.

Das Porto für internationale Briefe wurde im Allgemeinen aus der Taxe der beiden angrenzenden Staaten zusammengesetzt. Es bestand also eine besondere Taxe nach jedem einzelnen Orte im fremden Lande, was es selbstverständlich sowohl für das Publikum schwierig machte, die Taxe eines Briefes nach dem Auslande zu kennen, als auch umständlich für den Postbeamten, das Porto eines solchen Briefes zu berechnen, namentlich wenn derselbe, ein zwischenliegendes Postgebiet durchlaufend, nach einem dritten Lande bestimmt war, indem die Gewichtsstufen der verschiedenen Länder sehr oft von einander abwichen.

Dieses System hatte auch zur Folge, daß, wenn ein Brief über ein zwischenliegendes Land nach einem dritten zu befördern war, derselbe oft nur bis zur Grenze frankirt werden konnte und nicht selten bis dahin frankirt werden mußte, was die Unannehmlichkeit für die Correspondenten mit sich brachte, daß der Adressat stets mit einer oft nicht unbedeutenden Portoausgabe belastet wurde.

Nur ausnahmsweise konnte ein Brief ganz unfrankirt nach einem fremden Lande abgehen. Briefe in geschlossenen Packeten durch ein anderes Land zu senden, war so gut wie unbekannt. Ein jeder Brief wurde namentlich in die Begleitpapiere eingetragen. Letztere folgten dem Briefe aber nur bis zur Grenze des betreffenden Postgebiets und derselbe Brief mußte oft, sofern er mehrere Postgebiete zu passiren hatte, mit dem Namen des Adressaten wiederholt eingetragen werden, bevor er den

*) Das dänische Münzverhältniß ist folgendes: 1 Rdr. zu 96 Schill. alte dänische Währung = 2 Kronen zu je 100 Oere neue dänische Währung = 2,35 Mark deutsche Reichsmünze, also 1 Schill. = $2\frac{1}{2}$ Reichspfg., und 1 Oere = $1\frac{1}{6}$ Reichspfg.

Bestimmungsort erreichte. Diese weitläufige Abfertigungsart verursachte unter Anderem, daß die Briefe mehrere Stunden vor Abgang der Post eingeliefert werden mußten.

Mit dem erwähnten Frankozwang bis zur Grenze sparte man jede Abrechnung über Portoforderungen mit dem Nachbarlande und dieser letzte Grund mag wahrscheinlich Veranlassung gegeben haben, daß zwischen Dänemark und Schweden sowie Norwegen nicht allein bis zur Grenze frankirt werden konnte sondern auch mußte. In dem bis zur Grenzstadt Helsingör, auf welchem Wege damals die Briefe geleitet wurden, zu entrichtenden Portosatze war zugleich ein der dänischen Postverwaltung zufließendes sogenanntes Sundporto, welches 6 Schill. betrug, mitenthalten.

Auf diese Weise gestaltete sich das Briefporto zwischen den verschiedenen Staaten sehr hoch. Es kostete im Jahre 1839 ein einfacher Brief von Kopenhagen

nach Schweden und Norwegen franko Grenze (Helsingborg)	11	Schill.,
» Großbritannien und Irland über Ostende franko englische Küste	67	»
» Spanien und Portugal franko spanische Grenze	83	»
» Italien franko norditalienische Grenze	64 bis 71	»
» den Niederlanden franko Grenze	51	»
» den österreichischen Staaten franko Grenze	48	»
» Paris	67	»
» Toulon	90	»
» St. Petersburg	88	»
» Åbo	119	»
» Odessa	170	»
» Genf	87	»
» München	71	»
» Dresden	64	»
» Berlin	58	»

Es war also damals kostspielig, Correspondenz mit Personen im Auslande zu unterhalten und man kann sich nicht darüber wundern, daß so mancher Brief »durch Güte« — die allgemeine Bezeichnung für die Briefbesorgung außerhalb der Post — befördert wurde. Die reichliche Benutzung dieser Versendungsweise, namentlich durch Beschwerung von Reisenden mit Briefen, mag mit als Ursache angesehen werden, daß das correspondirende Publikum ruhig und geduldig die hohen Portosätze ertrug, die in Wirklichkeit derart waren, daß der gemeine Mann und Personen, die nicht zur bemittelten Klasse gehörten, von der Benutzung der Post zum Austausch von Briefen mit entfernt wohnenden Verwandten und Freunden ausgeschlossen waren.

Ein weiterer Grund, weshalb das große Publikum geduldig sich in die Bezahlung dieser hohen Portosätze fand, war auch der, daß die Briefe bei der langen Beförderungszeit, wenn sie endlich ankamen, das Interesse der Neuheit eingebüßt hatten, und daß mithin von der Post ohnedies nur in Angelegenheiten von dauernder Wichtigkeit Gebrauch gemacht wurde. Beispielsweise war im Jahre 1839 ein Brief unterwegs:

von	Kopenhagen	nach	Hamburg	$2\frac{1}{2}$	Tage,
»	»	»	Berlin	$4\frac{1}{2}$	»
»	»	»	Dresden	$8\frac{1}{2}$	»
»	»	»	München	9	»
»	»	»	Wien	10	»

von Kopenhagen nach	Basel	12	Tage,
» » »	Amsterdam	6	»
» » »	Paris	7½	»
» » »	London	6—10	»
» » »	Barcelona	19	»
» » »	Lissabon	21	»
» » »	Florenz	14	»
» » »	Rom	20	»

Wenn an dem Tage, an welchem ein Brief abgesandt wurde, ein Dampfschiff nach Kiel oder nach Lübeck abging, wurde dessen Ankunft um einen Tag beschleunigt.

Bei einer so langsamen Beförderung fiel es wohl Niemandem ein, weit zu versendende Briefe zu schreiben, außer in unumgänglich nothwendigen Angelegenheiten, und da die Benachrichtigung von wichtigen Begebenheiten einen nicht geringen Werth hat, so wurde der Druck des hohen Portos den Correspondenten weniger fühlbar.

Die Entwickelung der Dampfschifffahrt und die Anlegung von Eisenbahnen rief endlich ein allgemeines Verlangen nach einer leichteren und billigeren Versendung von Briefen hervor, und nachdem man in England einige Jahre hindurch in Zeitungen und Zeitschriften die Frage wegen einer größeren oder geringeren Herabsetzung des Briefportos besprochen, trat Rowland Hill mit seinem radikalen Vorschlage zur Einführung eines einheitlichen Portos von einem Penny für den einfachen Brief von ½ Unze (1 Loth) Gewicht, anstatt der in Großbritannien und Irland geltenden 40 verschiedenen internen Portosätze von 1 Penny bis 2 Schill. 6 Pence hervor.

Nach einigem Widerstand, namentlich von Seiten des Postdepartements, drang endlich Rowland Hill im Jahre 1839 mit seinem Plane durch, warm unterstützt von dem schottischen Parlamentsmitgliede Robert Wallace, derart, daß der Einheitsportosatz eingeführt wurde nach einer Uebergangszeit von wenigen Monaten, in welchen das Porto mit 4 Abstufungen von 1—4 Pence in Anwendung kam. Gleichzeitig wurde die Frankirung der Briefe durch Freimarken und ein höheres Porto (zweifach) für baar bezahlte oder unfrankirte Briefe eingeführt.

Die Postverwaltung war bis dahin überall als eine finanzielle Einnahmequelle, als ein Steuerobjekt betrachtet worden, und hierin dürfte zum Theil wohl der Grund liegen, weshalb die Staaten so lange Bedenken trugen, die Portotaxen zu ändern. Es waren wahrlich auch nicht unbedeutende Summen, um die es sich handelte. Im Jahre 1839 z. B. betrug die Brutto-Einnahme der englischen Postverwaltung 2,390,763 £ und deren Netto-Einnahme 1,633,764 £. Im Jahre 1840 nach Einführung der Postreform fiel die Brutto-Einnahme auf 1,359,466 £ und der Ueberschuß auf 500,789 £. Es vergingen 12 Jahre, ehe die alte Brutto-Einnahme wieder gewonnen wurde, nämlich von 1839 bis 1851, in welchem Jahre die Brutto-Einnahme 2,422,168 £ betrug. Die Briefstückzahl war gewachsen von 76 Millionen im Jahre 1839 auf 361 Millionen im Jahre 1851, ein Beweis, wie bedeutend die Portoermäßigung war und wie sehr dieselbe gewirkt hatte.

Daß der Ueberschuß der Posteinnahmen langsamer wuchs als die Briefzahl, rührte daher, daß die Ausgaben der Postverwaltung bedeutend stiegen, theils in Folge der häufigeren Postverbindungen und verbesserter Posteinrichtungen, theils in Folge der durch die starke Correspondenzsteigerung verursachten Vermehrung der Arbeitskräfte u. s. w.

Diese durchgreifende Veränderung der bis dahin giltigen Portotax-Bestimmungen machte einen mächtigen Eindruck auf das große Publikum überall in Europa, und verschiedene Regierungen wurden mit mehr oder weniger Nachdruck aufgefordert, die Portotaxen ebenfalls umzuformen; aber wenn auch einzelne Staaten hier und da die Frage wegen Ermäßigung des Portos in Erwägung zogen, so ging doch eine Reihe von Jahren darüber hin, bevor irgend ein anderes Land dem von England gegebenen Beispiele folgte.

In Dänemark wurde im Jahre 1842, nachdem die Verwaltung des Postwesens einem neuen General-Postdirektor (Graf Danneskiold Samsöe) übertragen war, eine Commission fachkundiger Männer zur Untersuchung der Sache eingesetzt. Nach einer gründlichen und erschöpfenden Behandlung trat die Commission nach Verlauf mehrerer Jahre mit einem Vorschlage hervor, wonach ein Uebergangsporto von entweder 4 oder 8 Schill., oder von 4, 8, 12 und 16 Schill. mit einem einheitlichen Porto als Endziel eingeführt werden sollte. Die damalige Finanzdeputation glaubte aber den augenblicklichen Einnahme-Ausfall, den eine solche Portoermäßigung zur Folge haben würde, nicht auf sich nehmen zu dürfen, und somit wurde die Sache bei Seite gelegt bis zum Jahre 1850, wo dieselbe von dem damaligen Finanzminister (Graf Szonneck) wieder aufgenommen und in liberaler Weise durchgeführt wurde, nämlich mit einem einheitlichen Porto von 4 Schill. für einen bis 1 Loth schweren, mit Freimarken versehenen Brief und mit 50 pCt. Zuschlag für baar bezahlte oder unfrankirte Briefe. Während einer kurzen Uebergangszeit wurde noch die oben erwähnte Einschreibgebühr und das Bestellgeld für Briefe erhoben.

Da das Durchschnittsporto hier zu Lande 11—12 Schill. für den Brief betragen hatte, so war die Ermäßigung ziemlich bedeutend. Eine genaue Uebersicht über den Einfluß der Portoermäßigung auf die Briefporto-Einnahme fehlt, weil der Krieg von 1848 bis 1852 die Verhältnisse verschoben hatte. Es kann daher nur eine Vergleichung zwischen dem Jahre 1846 und dem Finanzjahre 1854/55 vorgenommen werden. Das Ergebniß ist, daß im erstgenannten Jahre die Brutto-Einnahme bei der Briefpost 614,828 Rdr. und im letztgenannten Jahre 542,535 Rdr., also um 72,293 Rdr. weniger betrug. Der Ueberschuß aus den Posteinnahmen hatte in dem Zeitabschnitt 1833 bis 1847 zwischen 250,000 und 300,000 Rdr. betragen; dieser sank herab bis unter 50,000 Rdr. und hat mit Ausnahme des einen Jahres 1863/64 bis zum letzten Finanzjahr 1874/75 sich nicht wieder auf gleiche Höhe erhoben.

Die übrigen europäischen Staaten thaten zwar ebenfalls nach dem Vorbilde der englischen Postverwaltung Schritte zur Einführung des einheitlichen Portosatzes, jedoch allerseits unter Aufrechterhaltung von längeren Uebergangsperioden, während welcher das Briefporto mit 1, 2 auch 3 nach der Entfernung des Bestimmungsortes bemessenen Portosätzen berechnet wurde, so daß der Einheitssatz erst nach und nach im Laufe des letzten Jahrzehnts, in Frankreich sogar erst mit dem 1. Januar d. J. zur Durchführung kam.

Rowland Hill ging von dem im Wesentlichen gewiß richtigen Grundsatze aus, daß das Porto für Briefe nicht nach der bei der Beförderung zurückzulegenden Entfernung zu bemessen sei, indem es sich, unabhängig von den weiterherkommenden oder weiterhin bestimmten Briefen, hauptsächlich doch um die Beförderung von Briefen zwischen zwei Nachbarorten handle, und die Kosten für die Beförderung dieser Briefe dadurch nicht wesentlich erhöht werden, daß außer dem Postsacke für

die Nachbarorte mit derselben Beförderungsgelegenheit auch die Postsäcke nach und von anderen Orten versendet werden.

Dieser Grundsatz steht nun fest und das Resultat davon ist, daß die Höhe des Briefportos, welches für jeden einzelnen Postbezirk als angemessen erachtet wird, von der mehr oder weniger dichten Bebauung des Landes und dem damit in Verbindung stehenden lebhaften Verkehr abhängig ist. In einem dicht bebauten Lande mit starkem Verkehr werden verhältnißmäßig mehr Briefe auf die Meile befördert, als in einem dünnbevölkerten; es werden also die auf jeden einzelnen Brief vertheilten Beförderungskosten in jenem Lande geringer sein, als in diesem.

Der erwähnte von Rowland Hill aufgestellte Grundsatz erleidet jedoch in gewisser Beziehung noch eine Modifikation, sobald die Menge der Postsachen so stark wächst, daß ein Ort eine ganze Last von Briefen und Zeitungen absenden oder empfangen kann, und es also keinen weiteren Einfluß auf die Beförderungskosten hat, wie weit die Post von und nach einzelnen oder mehreren Orten befördert wird.

Die für die Menschheit und Civilisation so segensreiche Umgestaltung, welche durch Rowland Hill's Geist und Ausdauer eingeführt wurde, kam jedoch vorläufig nur denen zu gute, welche nach dem Inlande correspondirten. Die internationalen Portosätze blieben im Wesentlichen noch lange Zeit nach der Einführung des Pennyportos unverändert.

Ob es nun die Furcht des englischen Finanzministers war, die Ueberschüsse der Postverwaltung noch weiter heruntergehen zu sehen, wenn das Porto für die Briefe nach und von dem Auslande ebenfalls herabgesetzt würde, oder ob die anderen Staaten überhaupt nicht geneigt waren, auf die Portoermäßigung einzugehen, oder ob beide Stimmungen in Gemeinschaft wirkten, genug, soviel steht fest, daß bis zum Ausgange der vierziger Jahre nur ganz unwesentliche Ermäßigungen in den internationalen Portosätzen eintraten.

Ein weiterer Fortschritt war, daß die dänische Postverwaltung im Jahre 1851 bei einem Postvertrage mit Mecklenburg-Schwerin einheitliche Portotaxen für die ganzen Postgebiete anstatt der früheren Taxe für jeden einzelnen Ort erlangte, und daß Frankirungsfreiheit nach den meisten europäischen Staaten eingeführt wurde. Die Portosätze wurden dabei so weit herabgesetzt, daß ein einfacher frankirter Brief kostete zwischen

Dänemark und Rußland 40 Schill. (davon für Dänemark 13 Schill., Deutschland 13 Schill., Rußland 14 Schill.),
» » Frankreich 41 Schill. (Dänemark 13 Schill., Deutschland 13 Schill., Frankreich 15 Schill.),
» » England 55 Schill. (Dänemark 13 Schill., Deutschland 13 Schill., Belgien 7 Schill., England 22 Schill.),
» » Vereinigte Staaten von Amerika 97 Schill. (Dänemark 13 Schill., Deutschland 13 Schill., Belgien 7 Schill., England 21 Schill., Seeporto 43 Schill.),
» » Niederlande 30 bis 34 Schill. (Dänemark 13 Schill., Deutschland 13 Schill., Niederlande 4 bis 8 Schill.),
» » Deutschland 17, 22 bis 26 Schill., (Dänemark 13 Schill., Deutschland 4, 9 bis 13 Schill.).

Durch den mit Schweden und Norwegen im Jahre 1852 abgeschlossenen Vertrag wurde das Porto für einen einfachen Brief von 27 Schill. bz. 40 Schill. auf 16 Schill. bz. 24 Schill. herabgesetzt. Im Verhältniß zu den obengenannten im Jahre 1839 giltigen Taxen war das ein großer Fortschritt; aber die Portosätze blieben, obgleich bedeutend vereinfacht, doch immer noch drückend.

Erst das Aufhören der namentlichen Eintragung der gewöhnlichen Briefe und die Erleichterungen, welche die Staaten in Bezug auf die Behandlung der transitirenden Posten sich gegenseitig zu gewähren anfingen, legten den Grund zu einer einfacheren und billigeren internationalen Portotaxe. Unserm Jahrzehnt aber war es vorbehalten, auf dieser Grundlage eine Vereinigung erstehen zu sehen, die dem Völkerverkehr neue friedliche Bahnen zu öffnen verspricht.

---

37. Das Botenwesen und die Anfänge der Posteinrichtungen im Elsaß, insbesondere in der freien Reichsstadt Straßburg.

Von Herrn Ober-Postdirektions-Secretair E. Löper in Markirch.

II.

Nachdem im Jahre 1543 durch den zum Ober-Postmeister des Reichs ernannten Leonhard von Taxis eine reitende Post aus den Niederlanden durch das Bisthum Lüttich und das Erzstift Trier nach Speyer und Rheinhausen und von da durch Württemberg über Augsburg und Tyrol nach Italien eingerichtet war, ließ der Rath in Straßburg durch die Reichspost weiter zu befördernde Briefe durch einen Boten nach Rheinhausen*) schaffen. An Stelle des Fußboten wurde gegen 1580 ein Bürger der Stadt erwählt, welcher den Titel »Postreuter« annahm und 2 Pferde zu unterhalten hatte, von denen eins in Rastatt aufgestellt wurde. Derselbe bezog außer dem Porto für die Briefe wöchentlich 1 Viertel (116,04 Liter) Hafer aus dem Straßburger Stadtspeicher. Der Postreuter brachte die nach Frankenthal, Speyer, Worms und Heidelberg bestimmten Briefe, zum Theil auch diejenigen nach Frankfurt am Main, selbst dahin, während er die weiter in das Reich gehörigen dem Postamte in Rheinhausen überlieferte. In den neunziger Jahren des sechszehnten Jahrhunderts trugen die Kaufleute in Straßburg ihre Briefe behufs Erzielung größerer Sicherheit an einen Ort zusammen und übergaben sie einem gewissen Johann von Türkheim, der sie dem Postreuter mitgab. Sein Nachfolger, Linsenmeyer, welcher die Briefe der Kaufleute und auch diejenigen aus anderen Orten sammelte und zu einem Packet formirte, trat insgeheim mit dem Hause Thurn und Taxis in Verbindung und schloß mit demselben einen Vertrag ab, Inhalts dessen er in seinen Ansprüchen, sämmtliche Briefe an sich zu ziehen, gestützt werden sollte. Er ließ sich gleichzeitig zum Postmeister in Straßburg ernennen. Dieses eigenmächtige Verfahren wollte sich der Magistrat daselbst nicht gefallen lassen und es entstanden zwischen demselben und dem Hause Thurn und Taxis langwierige Streitigkeiten, welche erst 1633 einigermaßen geregelt wurden. Man einigte sich damals in der Weise, daß

*) Rheinhausen, gegenüber Speyer am Rhein, war ein wichtiger Trajectpunkt über den gedachten Strom, woselbst sich die einzige Fähre befand; ganz in der Nähe war die damalige Reichsfestung Philippsburg.

fortan ein Bürger Straßburgs Postmeister daselbst sein und unter der Aufsicht des Magistrats stehen sollte; ihm lag ob, die Spedition der Briefe mit den gleichzeitig eingerichteten unterlegten Posten zu bewirken und hatte er das Porto für die Sendungen dem Postamte in Frankfurt am Main zu verrechnen, von wo er auch sein Gehalt bezog; nur kurze Zeit scheint er von einem Ober-Postmeister in Augsburg ressortirt zu haben.

Der Postreuter scheint in Straßburg eine beliebte Persönlichkeit gewesen zu sein, zumal er außer den Briefen auch die neuesten politischen Nachrichten, die Zeitungen, überbrachte, welche am Ende des sechszehnten und am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts noch als Flugblätter in unregelmäßigen Fristen erschienen. Eine größere Anzahl solcher Zeitungen befindet sich noch heute in den Archiven in Straßburg und Colmar. Seit dem Jahre 1616 hatte der Postmeister Johann von den Birghden in Frankfurt am Main auch die erste wöchentliche Zeitung, die Frankfurter Ober-Postamts-Zeitung (welche, beiläufig bemerkt, 250 Jahre bestanden hat, da sie bis 1866 existirte), herausgegeben; sie gelangte durch Vermittelung des Postamts in Rheinhausen auch vielfach nach Straßburg. Da dem Postreuter zwei Pferde zu Gebote standen, so konnte derselbe seine Geschäfte natürlich schneller erledigen als ein zu Fuß gehender Bote, der ihm gegenüber oft zum »hinkenden Boten« wurde. Diese beiden Persönlichkeiten können gewissermaßen als die Vertreter des Post- resp. Botenwesens angesehen werden; ihr Verhältniß zu einander bekundet eine im Jahre 1590 erschienene Druckschrift, eine Art Kalender, mit folgendem Titel:

»Der post Reutter bin
ich genandt
Dem hinckenden Bothen wohl bekandt,
Dieweil er ist mein gut Gesell,
Darumb bin ich kommen auch zur stell
Und will euch machen offenbahr
Was sich des Neun vnd achtzigst Jahr,
Vor Wunder ferner han verlauffen,
Lieber ließ mich, und thu mich kauffen.«

In dieser ohne Angabe des Druckortes erschienenen Schrift, welche eine Reihe von Jahren herausgegeben zu sein scheint, treten der Postreuter und der hinkende Bote abwechselnd auf und berichten neue, bz. ältere Begebenheiten, lokale Neuigkeiten, vermischte Nachrichten, Mords- und Diebsgeschichten 2c.; dieselbe muß seiner Zeit großen Eindruck gemacht haben, da sie mehrfach nachgedruckt ist. Wahrscheinlich ist diese Schrift zuerst in Straßburg »auff Franckreichs Fontir« (frontière) erschienen. Diese Ansicht findet einige Bestätigung darin, daß die Schrift auch in die reichhaltige elsässische Büchersammlung von Heitz in Straßburg, jetzt Eigenthum der Universitäts- und Landes-Bibliothek daselbst, aufgenommen ist. Als im Jahre 1633, wie oben angedeutet, im Postwesen Straßburgs mehrere Verbesserungen eingeführt wurden, entließ man den Postreuter, an dessen Stelle seitdem die vom Postmeister ressortirenden Postillone traten. Dem Postreuter begegnet man seitdem auch in der Literatur des Elsaß nicht mehr, dagegen erscheinen noch jetzt in jedem Jahre mehrere Kalender, welche den Titel »Der hinkende Bote«*) tragen, während andere »Der gute Bote,« »Der elsässische Landbote« 2c. heißen.

*) Der eine Kalender dieses Namens erscheint 1875 zum 196. Male.



Bekanntlich leitet man den Ausdruck »Post« von positi — wobei equi zu ergänzen — also von gestellten Pferden her. In der That unterscheidet sich das Postwesen von einem ausgebildeten Botenwesen im Wesentlichen durch Herstellung von Relais und Benutzung unterlegter Pferde. Sobald sich im Elsaß am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts Ereignisse von Bedeutung vorbereiteten, traten die Stände der Provinz zusammen, um das Botenwesen durch Einrichtung von Relais den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechender zu gestalten. Bemerkenswerth erscheint mir, daß man damals selbst ein organisirtes Botenwesen, wenngleich keine Pferde dazu verwendet wurden, mit dem Ausdrucke »Post« bezeichnete. Zum Beweise dessen hebe ich aus einem Schreiben der früheren österreichischen Regentschaft vom 2. Dezember 1607 eine Stelle hervor, welche zugleich bekundet, daß in diesem Jahre und ferner schon früher (1602) ein Botendienst zwischen Ensisheim und Oberbergheim mit einer Zwischenstation in Heilig Kreuz in der Ebene hergestellt war; es heißt dort wie folgt: »Nach gestaltsame verlauter Zeitungen vnnd des Landts erheischenheit, haben wir für ein notturfft angesehen, ein Post von hinauß naher Oberberckheim zu vnderlegen, vnnd darauf an statt vnnd innamen der Röm-Kay-Mt. vnnd Fr. Dt. zu Österreich ꝛc., vnser allers: vnnd gst. Herrn, vnnser beuelch (Befehl) daß du, wie vor diesem mehr beschehen, gewiße personen in bestell- vnnd beraithschaft haltest, durch welche die dir von Oberberckheim herauf zukhomende brieff, alher, vnd die von hinnen naher Oberberckheim zu hannden des vogts aldort, oder seines Statthalters eylendist, tag vnnd nachts, ohnaufhältig verschaffen sollest: werden solche potten (Boten) des Lohns alhie befriediget.« *)

Hiernach scheint damals bereits ein Botenkurs von Straßburg nach Basel, welcher Oberberckheim berührte, bestanden zu haben.

Auch im Botenwesen kamen einzelne auffallend schnelle Leistungen vor: ich erwähne hier nur die Notiz aus der im Jahre 1502 von Wimpheling in Straßburg herausgegebenen Schrift seines Freundes Peter Schott, betitelt: »Lucubratiunculae«, wonach ein reitender Bote mit einer wichtigen Nachricht gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts den mehr als 200 Meilen langen Weg von Rom nach Straßburg in einem Zeitraume von nur 7 Tagen — weniger 2 Stunden — zurückgelegt haben soll (?). Diese Leistung war nur dann möglich, wenn der betreffende Bote mit einem Passe ausgerüstet war, der ihn zur Empfangnahme von Pferden unterwegs berechtigte.

Seit den achtziger Jahren des siebzehnten Jahrhunderts traten im Elsaß an Stelle der eingerichteten Landkutschen die Messagerie-Unternehmungen (verdeutscht auch Botenfuhren). Im Allgemeinen nannte man diese von Gesellschaften oder Privatpersonen hergestellten Transportmittel auf den größeren Straßen: Messagerie-Unternehmungen oder Diligencen, auf den kleineren: Botenfuhren und, weil sie zum Theil des Nachts gingen, Nachtwagen, die Besitzer der letzteren aber: Boten. Seit Ende des vorigen Jahrhunderts besaß fast jeder elsässische Ort mit 2000 und mehr Einwohnern mindestens einen Boten, welcher an bestimmten Wochentagen nach der zunächst gelegenen großen Stadt, insbesondere nach Straßburg, fuhr und auch Personen beförderte. Mit den Fuhrwerken der Boten reiste man verhältnißmäßig billig, wenn auch nicht gerade bequem. Diese, später mehr und mehr für den Transport von Päckereien benutzte Art des Botenwesens hat sich, trotz des inzwischen

*) Mittheilung aus dem Stadt-Archiv in Colmar.

erfolgten Ausbaus des Eisenbahnnetzes, bis in die neueste Zeit erhalten, wozu der Umstand mitgewirkt haben mag, daß die französische Post keine Packete beförderte und es somit anderweit an Gelegenheit zum Transport derselben fehlte. Nach einer mir vorliegenden Uebersicht (Tableau des messagers faisant connaître les jours et heures auxquels les messagers de diverses localités voisines arrivent à Strasbourg, ainsi que les jours et heures de leur départ, et les hôtels et auberges où ils descendent) treffen noch heute aus 61 elsässischen und einigen badischen, zum Theil bis 5 Meilen entfernten kleineren Städten, Flecken und Dörfern 84 Boten mit ihren Wagen wöchentlich ein oder mehrere Male in Straßburg ein, um daselbst für die betreffenden Ortseinwohner Einkäufe zu machen und sonstige Bestellungen auszuführen. Die trotz der vielen politischen Umwandlungen sehr conservative Bevölkerung des Landes ist an dieses Institut der Boten gewöhnt und scheint es, ungeachtet aller von der deutschen Post gewährten Verkehrs-Erleichterungen, nicht aufgeben zu wollen. Da die Boten in der Lage sind, Packetsendungen billiger zu befördern als die Post-Verwaltung, so kommt es, daß der Post-Packetverkehr im Elsaß nicht den Aufschwung nimmt, wie es im anderen Falle wohl sein könnte. Auffallend ist es, daß ein größerer Theil der Boten selbst von den an der Eisenbahn gelegenen Orten kommt; einzelne benutzen sogar zu ihrer Fahrt die Eisenbahnzüge.

Im Anhange lasse ich nunmehr die vorerwähnten ältesten vier Straßburger Botenordnungen folgen:

1. Die löffere*) (Läuferboten).

(1443.)

Man Sol hinnanfurder drie gesworne botten haben zu lauffende Vnd die söllent fromme getruwe biderbe redelich kneht sin Vnd söllent die Büchssen (Büchsen, in welchen sich die Briefe befanden) alle zyt haben vor Jn hangen vnd tragen Es sye alhie Jn der Stat oder anderswo one geuerde (ohne Hinterhalt, ohne Widerrede) Den selben dryen knehten Sol man geben Iglichen zu zweien Joren (Jahren) viii (8) eln (Ellen) tuchs zu eime Cleit (Kleid) vnd v (5) ß (Schilling) ₰ für lappen (Schuhflicken) gelt vnd in jegelichen alle fronuasten v ß ₰ vnd nit me (mehr) vßgenomen Jren lon den Sū mit louffen gedienent (verdienen).

Die selben drie louffenden botten söllent eim överschriber (Oberschreiber der Stadtkanzlei) empfolhen sin Sū heissen zu louffen. Vnd söllent ouch die selben drie botten noch dehein (kein) zubot (Zubote, Nebenbote) niergent von der Stat louffen ohne vrlopp (Urlaub, Erlaubniß) wissen vnd willen eins Stettmeisters (Bürgermeister der Adligen) der danne ze ziten Rihtet (richtet) oder eins Ammeisters (Bürgermeister der Handwerker) oder eins oberschribers. Vnd söllent keine Herren noch Stat nit neusen (untersuchen) noch Jn herschende (befehlen) in deheinen wege vnd der Stat botschäfft getruwelich zu Endingen (beenden) vnd zu werbend (auszuführen) one verzogk vnd geuerde. Vnd kein ander botschäfft mit der Stette botschäfft ze tragende one der vorgeschrib. Personen vrlopp.

Sū mögent ouch wol vnsern burgern vnd den vnsern mane briefe tragen mit der bühssen So der obgenant drier einre (einer) Jme das erloubet. Würt es Jme aber nit erloubet So sol er soliche man briefe by sime Eid nit tragen er tūge (ziehe) danne die bühsse abe (ab) vnd losse Sū die zyt heime (zu Haus) vngeuerlich.

*) Straßburger Stadt-Archiv. Bd. 17. Betitelt: Alte Ordnungen.



Man sol ouch den zu botten lonen die louffe die Sü von vnser Statt wege tuut Vnd sol darüber nit anders noch fürbz (fürbaß) mit Jnen zu schaffend haben.

Es sol ouch ein Jeglich bott sweren was geltz Jm vsswendig (außerhalb) geben wurt den burgern oder den Jren zu bringen, das sü da solich gelt so bald sü Jn die Stat kommen furderlich geben dem es zugehört by der tag zit oder an dem andern tag one lengern verzug vnd daruff sol ein Jeglicher bott für xx (20) Liv. (Pfund) ₰. geben sicherheit davon dann burget ein Stetmeister vnd ein Ammeister So dann Je zu Ziten sein (die sich alsdann im Amte befinden).

Die louffenden botten die obern vnd die andern sollent ouch von vnser Stette vnsern burgern vnd den vnsern nit me (mehr) nemen danne von Jeder müle (Meile) viii ₰ Es sige (sei) über gebirge oder sust (sonst) Jn Swoben (Schwaben) oder anderswo hin veren (fern) oder nohe Vnd sol ouch ein jegelicher loüffer vnß Stat vnd eime Jegelichen vnserm burger vnd den vnsern vmb denselben lone also gebuiden (geboten) sin zelouffend vnd sich des nit widern (widersetzen) by sime Eit Es sy danne das er vor ein louffe habe vnd sich versprochen habe den zetuüd (zu thun) vngeuerlich. Wuürde ouch Jn eime me danne einerleye botschafft empfolhen an eime louffe wie sich das getriffet So sol er von dem fürlouff (ersten Laufe) Es sige vmb ein mile zwo drie vier oder me ouch nit me nemen danne von jeder milen viii ₰. Würd aber ein botschäfft so ernst das einre tag vnd naht (Nacht) müste louffen Riten (reiten) oder faren den costen vnd die arbeit mögent ein meister der Ammeister oder ein oberschriber wol erkennen (anerkennen) Vnd waz der einre eim botten dofür heisset fürbaß tuu mag er wol nemen.

Kein bott sol ouch dehein wartschilling (Wartegeld) nemen Jr einre habe danne ein ganczen Tage vber gewartet Doch so sol Jr deheiner durch mutwillen oder geuerlich des wartschillings halb vß bliben dann ein jegelicher sol sich mit der botschäfft her heime (nach Hause) fürdern so er erste mag Vnd so man Jnen Cöste (Kost) git (giebt) by vnsern erbarn botten So söllent sü ouch dehein wartgelt nemen.

Waz bottschäfft ouch Jr eime von dem ober Schriber Empfolhen würt es sy veren oder nohe die sol er fürderlich tun one widerrede Vnd sol es ouch selbs tun vnd nit andern luten (Leuten) geben Es were danne bresten (Schaden, Krankheit) halb sins libs (Leibes) Doch mit willen vnd vrlob eins oberschribers.

Würt ouch Jr einre Ein botschäfft gevertiget (gefertigt) zu werben (auszurichten) Triffet er danne den oder die dem die botschaft zu gehöret neher dann er vßgevertiget ist So sol der bot daz überig gelt wider geben vnd nit me danne von der milen viij ₰ nemen Alz vor stot Desglichen würd ouch jr einre mit einre botschäfft vßgeuertiget vnd würde die botschäfft wendig (abgewendet, unnöthig) So sol er daz gelt gancz vnd gar wider geben one wider rede Vnd jr keiner sol auch nit Spilen deheiner hand (keinerlei, Gegensatz von allerhand) spiele Allewile (während) er vß vnd in der Statt oder Jn der burger botschäfft ist.

Es sol ouch kein louffender bott me bühssen haben Wanne eime vnd waz bühssen sü me vnd fürbaß habent Die Söllent Sü dem Statschriber geben vnd antwürtten.

Es sol auch Jr keiner deheinen brieff harwider bringen Es werde eß dann hie geheissen.

Vnd alle vnd jegliche vorgeschriben Stucke puncten vnd Articel Söllent die drye öbern botten vnd die zu botten Sweren zu Got vnd den Heiligen Die stete (stät) vnd veste ze haltend vnd welher Der vorgeschribenen Stucke deheiner verbreche

(verletzt) Der sol meineidig vnd erlose (ehrlos) sind vnd kein bot niemer me sin noch werden vnd sol man daz zu sime libe vnd gut rihten (richten) vnd rechtuerdigen.

(Unter dieser Ordnung ist registrirt, daß dieselbe in der Zeit von 1443—73 von 97 Läuferboten, welche namentlich aufgeführt sind, beschworen worden ist: so heißt es beispielsweise:

Act. Item Bechtolt talbel vß Plaptzheim (Plobsheim) hett die vorgeschr. ordenung gesworn vf Zinstag (Dienstag) nach sant katharinen tag. Anno D x l iij.)

2. Von der Statt Botten.*)

(1484.)

Als die ordenunge der louffenden Botten halb wiset Das der öbern botten drye sin sollent vnd aber der zû botten halb deheyn Zale gesetzt ouch nit geordnet ist wie die vffgenomen werden sollent, Deshalb bishar vil lihtfertiger (leichtfertiger) kneht zugeloffen sint der Stat buhße zu tragen die etwan den burgern ir gelt Ingenommen vnd verhalten (behalten) vnd sich ouch sust vnredlich gehalten haben. Sollichs In künfftigem zu versehen, So ist gerätslaget wie die ordenunge so vormols gesetzt ist Innhaltet Doby sol es fürer (ferner) bliben mit dem zûsatze, Das der zûbotten ein zale gesetzt werden sol Das deren sin solten xxi (21) vnd dan die drye öberbotten Das werent zusammen xxiiij (24) botten.

Vnd daruff So sollent die zû botten alle abesin (abgesetzt sein) vnd Ire bühßen In die Cancellye (Kanzlei) antworten vnd mögent dann sie oder wem es sust gelegen ist sich zu zûbotten geschriben geben vsser (außer) denselben mögent dann die Räte (Räthe) vnd xxi (XXI.)**) kiesen vnd welen, welhe sie bedunckent die redelichsten vnd die besten zu sollichem ampt sin Desglichen sie harnoch wann ye einer abegât einen andern an sin stat (Stelle) kiesen sollent.

Fürbaß als ein artickel wiset das ein Jeglicher botte alles das gelt so Jme vßwendig geben wurt den burgern oder den Iren zu bringen das sie sollich gelt fürderlich antworten sollent dem es zugehört vnd deßhalb burgschafft geben für xx lib. ₰. Das do zûgesetzt wurde das sollich burgschafft ouch reichen solt. Also wâ ein bott bescheiden wurde vnd er sich das anneme ein botschafft fürderlich tage vnd naht oder sust jn ander benanten zit oder vnverzögerlich zû enden vnd er das sumete (versäumte) Item das er eym schuldener Zyl gebe wider des willen der Jne vßgesant hette oder desglich vnzymliche sachen die der Stat den burgern oder den Iren zu schaden langeten (gereichten) Was daruß brest (Nachtheil) vnd schade entstünde Dofür soltent die burgen kündlich (haftbar) sin biß an die xx lib. D. (Deniers oder Pfennige).

Item als ein artickel Innhaltet das die botten nit me nemmen sollent dann von yeder milen viij ₰. Es sy vber gebürge oder sust jn Swoben oder anderswo hin verren oder nohe. Sollichs swerent die botten vnd wurt nit gehalten Dann die mylen gar vnglich sint. Man rechnet von hynnan (hier) gon Offenburg ij milen weges vnd git man doch eym botten dauon ij ß. ₰. zu lone desglich In Swoben oder In Switz solte do eym botten von einer milen nit me dann viij ₰ lones werden So müste er me verzeren dann Jme lones würde was essent dann wibe vnd

*) Straßburger Stadt-Archiv. Tom. 28. »Uhralte Bedacht, Schlüß, Decreta« 2c. pag. 362.

**) Das Collegium der XXI oder auch »die alten Herren« genannt.

kinde boheym. Do were zů ordenen das die botten nemmen soltent von einer milen vijj ₰ es were verren oder nohe Doch wann es were vber das gebirge gegen der eitgenossen lant zu, do die langen milen angont (anfangen) Do möhtent sie von der mylen nemmen 1 β ₰. Desglich In lamparten (Lombardei) von einer tutschen (deutschen) mylen ouch 1 β ₰.

Vnd als ein articlel ouch wiset was botschafft ir eym vom öberschriber empfohlen wurt, Do were zu zesetzen dis pünctel, Desglich obe ir eym von eym burger beuohlen wurde ein bothschafft zu werben oder schulde oder anders zu forbern Es were mit eym vnverzogen (unbestreitbaren) reht (Recht) oder sust wie das geschee. Das sol er ouch selber tun vnd nit andern geben one des burgers wissen vnd willen den es anegät vnd welhem botten er ouch sollichs also git oder empfilhet Dem sol er geben vnd werben lossen alles das gelt das Jme dauon zu lone worden oder zugeseit (zugesagt) were Zu geben vnd des nutzit (nichts) behalten by sinem eide.

Wann sich ouch der botten daheiner jnn der Statt oder In burger sachen vnd gescheffte anders hielten dann billich were oder eynicherley handelten das vnzimlich oder wider Jr ordenung were, sobald das ein obernschriber Jnn clageswise (durch Klage) oder sust fürkeme (vorkäme) solle er maht (Macht, Berechtigung) haben demselben botten sin bůchsse zu nemmen bitz vff ein redelich genugsam verantwort vnd ob die sach so groß vnd witer (weiter) stroffbar were das sol ouch durch jme für (vor) meister vnd Rat bracht vnd gestroffet werden als sich denn gebürt vnt nit desto myner (minder) der Statt oder jren burgern Jr Reht (Recht) gegen sinem burgen (Bürgen) behalten (vorbehalten) sin.

Wann ouch die botten Jnn der Statt sint sollent sie by Jrem orden (in Ordnung) für die Cancellye gänt (gehen) oder Jnn die bottenstube doselbst zu warten vff den Statschriber oder ander burger wer Jr dann notturfftig vnd begerende ist (wer sie begehrt) zu louffen vmb das gelt als die ordenung wiset vnd das niemer zu versagen oder sich zu bergen (verbergen) vngeverlich.

Es sol ouch sust nyemans (Niemand) wer der ist dehein der Statt buchß oder Zeichen tragen weder Jnn Statt noch Jm lande er sy dann ein gesworn bott nach besage der ordenung vnd wer das darüber freuenlich tete der bessert (zahlt Strafe) xxx β ₰ so dick (oft) das beschicht vnd sol das ouch Jeder gesworn bott schuldig sin zu rügen vnd für zubringen by sinem eide.

3. Ordnung der Leüffers Botten zu Straßburg.*)

(1562.)

Die Botten so von Vnns vnnd vnsern freünden den ein vnnd Zwanzigern vff vnnd angenommen werden sollen schwören Jrem Ampt vnnd allem dem, das Jnen beuolhen würdt, getrewlich vnd mit allem ernstem vleys abzuwarten, demselben zu geloben vnnd nachtzukommen vnnd daran nit säumig zu sein, ohn alles widersprechen.

Es soll auch ein Jeder bott, der also wie gemelt angenommen würdt alle Zeyt er sey Jm statt oder land sein büchs, die jme von vnsern wegen zugestellet würdt, an vnnd vor jme haben hangen vnnd dragen, damit er dabey erkhannt werden möge. Auch nit mehr als dieselbe einzig büchs haben vnnd die niemandt leyhen oder zustellen, ohne vorwüßen vnnd erlaubnuß eines Regierenden Statt vnnd Ammeysters oder Stattschreibers. Wa auch Jren einer spüren vnnd befunden

*) Straßburger Stadt-Archiv. Alte Ordnungen. Bd. 6.

würdt, das ein anderer dann ein geschworner bott, oder auch Jr der botten einer, ein andern buchs, die Jme zugestelt tragen würde, soll er schuldig sein, sollichs der obbemelten einem anzuzeigen.

Zum andern so sollen auch alle vnsere botten, bey Jren eyden schuldig vnd verbunden sein, Wann sie einheimsch vnnd jnn der statt seindt, alle dag nit weniger dann zwo Stunden bey der Cantzley, nemblich morgens von 8 biß 9 vnnd nach mittag von 1 biß 2 Uhre Zuwartten bei straaff eines Plapparts (oder 6 Pfennige) so er Jnn der botten buchs zu erlegen schuldig sein soll, damit sie im fall man Jren von nötten, an der Hand vnnd zufünden seien.

Demnach vnnd zum dritten, sollen sie zuvorderst einem Statt vnnd den andern Schreibern, wann vnd so offt sie Jren Jnn vnser vnnd gemeiner statt geschefften nottürfftig sein, vnnd deßhalben angesprochen worden, ohne alles widersprechen gehorsam sein zulauffen vnd thun, Was sie von Jnen geheißen werden vnnd sich deßen mit nichten ohne sonndern ehehaffte vrsachen verweygern.

Gleicher gestallt sollen sie auch allen vnnd Jeden vnseren burgern, wann vnd so offt sie angesprochen werden, vmb volgende Belohnung Zulauffen schuldig vnnd verbunden sein, vnnd so bald jren einer also abgefertiget, soll er ohne erlaupnuß eines Stett oder Ammeisters, Stattschreibers oder deßen der Jne abgeuertiget vff keine weiter reise nicht verzeihen, sonndern des, so er angenommen, vffs fürderlichst vnnd threwlichest verrichten.

So aber Jr einem von dem Jenigen, vonn dem er abgefertigt würdt, auch anndern neben reisen vergönt vnnd zugelaßen, solle er doch kein reyß die abweg, vnnd da er weytt vmbgehen müßte, annemen, sonder sich stracks wider anheimbsch befürdern.

Sie sollen auch von sollichen neben reysen, da sie kein sonndern mühe haben dörffen, annders denn brieff zu anttwürten niemandt khein ganntze besoldung abnommen, sonndern sich Je nach gelegenheitt der gescheфft vmb einziembliche belohnung vergleichen, die Jnen auch alsbald angeben werden, darüber sie weytter nichts, es were dann, das Jr einer warten müßte fordern noch nemmen.

So soll auch kheiner vnser botten, eyniche Reyß, die er angenommen, einem anderen botten, oder sonsten yemandes geben oder zustellen, anders dann mit vorwißen vnnd willen deßen, der Jne abgeuertiget hat, vnnd demselben auch werden laßen alles dasjenig, was er vom solicher reyse wegen empfangen hatt, auch keinen senndtbrieff der Jme beuolhen würdt, widerbringen, ohne deßen erlaupnuß, der Jne abgefertiget.

Vnd so sichs zutragen vnnd begeben das ein Reyß zuruckh gehe oder einer den Jehnen zu dem er abgesandt, näher dann Jne angedingt antreffen würdt, soll er den gantzen bottenlohn, oder sovil er den neher antroffen hette, wider herauß zu geben schuldig sein.

Vonn sollichen Jren gängen soll Jnen von Vnser Statt auch der burger vnd Frembden wegen gelohnet werden wie volgt, vnnd wie fürbaß nichts mitt Jnen zu schicken haben.

Nemblich von einer Jeden meylen Jm Bistumb Straßburg auch den Rheinstrom vff vnnd ab, von Basell biß gehn Meyntz, vnnd volgendts biß gehn Franckfurdt, von yeder meylen sechs crützer (Kreuzer). Aber von der meylen Jnn Schwaben, Francken, Bayerlandt, eydtgnoschafft, Westrich vnndt Ju Welschlandt von den Teutschen meilen von Jeder meylen 8 creützer, vnnd nicht mehr, darüber soll auch Jr kheiner von einichem hie noch Jemand andern, nichts fordern, gutzen (verlangen) oder heischen.

Vnnd so einer einen oder mehr dag wartten müste von Jedem dage 16 creützer, vnnd von einem halben dag 2 batzen gegeben werden doch soll kheiner zu seinem nutz, deß warttgeltz halben mutwillig vertziehen vnnd Jedesmals wie lang er wartten müßen, schein vnnd Vrkhundt bringen, sonnst soll man Jme nichts zugebenschuldig sein.

Vnnd vmb solliche belohnung sollen sie auch vnsern burgern vnnd den vnsern leystmanungbrieff dragen vnnd deßelbig vnnder vnser büchsen, doch das es mit der vorbemellten eines erlaubnuß beschee, vnnd anders nit, bey den eyden wa es Jme aber obbemelten einer nit erlauben würd, Vnnd er die manung dannocht tragen wollt, soll er die Büchs der Zeytt abthun, vnnd daheim lassen.

Doch wa ein Bottschafft so ernstlich sein wurde, Das einer dag vnnd nacht lauffen, reitten oder faren müste, Darumb mogen sie weitter forderen vnnd nemmen, Was nach gelegenheitt Jrer mühe vnnd arbeytt billig sein vnnd Jnen von der obbemellten einen Zunemmen Zugelassen vnnd vergünnt würdt.

Vnnd dises souil die Reysen so auß dem Bisthumb gehn.

Souil aber die vnuertzogen (unbestreitbaren) Recht Jtem Zug (Appellation) vnnd einsatz zu begeren, oder andere gerichtliche sachen betriffen, solle es volgennder gestallt gehalten werden. Nemblich wa einer allein vonn einer sachen willen abgeuertigt würde, vnnd sonst kein weitter geschefft mehr hatt, so soll er macht haben, obbestimpte besoldung auch zu nemmen. Doch solle keiner vmb eines vnuertzogen Rechts oder sonst einer sach willen lauffen, es were dann abweg, Das er nicht weiters haben könnte. Wann er aber mehr als ein geschefft haben vnnd annemmen würdt, soll Jme nuhr halbe besoldung vonn einem Jeden vnuertzogen Recht oder gang gegeben werden, er auch keiner Parth weitter oder mehr mit vffrechen noch abnemmen.

Vnnd soll ein Jeder vnser leuffersbotten so ein vnuertzogen Recht zu uerkünden, gütter zutziehen oder anndere gerichtliche termine zu uerstehn vnnd zu uertretten vff vnnd annemmen würdt, Dieselben Jn massen von anderen geschefften geordnet, selbs verrichten Vnnd bey seinem eyde kheinen anderen beuolhen oder Zustellen ohne vorwüßen vnnd erlaupnuß daß der Jne abgeuertiget vnnd kein sollich geschefft vnnd reyß lenger dann von einem sambstag biß vff den andern vnnd allso mit vber acht tag verziehen. Das er auch solliche vnuertzogene Recht wie an einem Jeden ortt gebräuchig Jst, vnnd sonnst Jnn Zugen vnnd gerichtlichen sachen, vff die angesagte termin vnnd Rechstag, nachkommen vnnd wie sich gepürt fürschreitten, Auch außerhalb derselben khein vergebenen gang eyniche parthey, wie bißher vilmal beschen, vffrechen, auch den schuldnern aller dings kein Ziell nit geben ohne erlaupnuß deßen der Jne abgesandt.

Wa sie auch pfand erlangen sollen sy dieselben vff das fürderlichst veyl biethen vnnd verkauffen, es were dann, das sie von dem der sie abgefertiget eines anndern bescheiden oder vom Richter erkant würde.

Vnnd damitt sich des bottenlohns auch der nebengänge souil weniger Jrrung Zutrage, der bott keinen gang thue, der Jme nicht beuolhen oder der burger das er Jme das nit beuohlen, zu entschuldigen habe, So soll ein Jeder, wann vnnd so offt er einen botten abfertigen würdt Jme alsbald sein Lohn zugeben schuldig sein.

Es soll auch Jeder Bott Wann er den vnuertzogen Rechten nachgeht, oder andere gerichtliche termine verbretten will, sich alle mal Zuuorderst bey dem der Jne abgefertiget, anzeigen vnnd nichts für sich selbs handelen, darmit ob ein Schuldner mittlerweil mitt seinen Schuldnern vberkhommen, oder die sach zwischen Jnen verglichen oder Jm fall der bott fürfahren sollt, sein lohn zu empfahen habe.

Wa auch ein bott Inn sollichen fellen wartten müste, solle Ime das warttgellt auch gegeben werden, doch nuhr eins, vnnd allein von dem von deßen wegen er wartten müssen. Doch das er Inn denselben bey seinem geschwornen eyde kheine gefahr brauche vnnd vmb deß warttgeltz willen muttwilliger weise nicht verziehe.

Wann auch ein bott ettwas gelts vnseren burgern vnnd den vnsern Zustendig empfahen würde Das soll er deßelben oder doch gleich deß volgenden dages, nachdem er anheimbsch komen ist denen, so es zugehört ohne alles lenger verziehen zustellen vnnd vberantwurten.

Es sollen auch vnsere botten alle wyl sie Inn der Statt bottschafft seindt, aller dings kein spiell thun.

Vff das soll ein Jeder bott so von vns angenommen würdt für 30 ℔ pfenning, vnnd für die bottenbuchs bürgschafft geben, daran benügt eynen Stett oder Ammeyster, so danne zu Zeitten seynd. Also were es sach, Das ein bott gelt einnem vnnd das nicht vberanttwurt, oder sunst ein bottschafft vber sich neme Vnnd zusagt dieselbig fürderlich tag vnnd nacht oder Inn eyner benannten Zeytt, oder vnuertzogen Recht zu enden vnnd die Statt oder die Burger daran saumpt oder verkürzt, einem Schuldner Ziel gebe vber wüssen vnnd willen der Inen außgesandt hett, oder sonsten was handlen, daraus der Statt, den burgern vnnd allen denen so vnuertzogen Recht aus der Cantzley nemmen schaden entstünde, darfür sollen die bürgen verhafft seyn, bis an obberürte Summe der Dreyßigk pfundt pfennig. Vnnd so einem Botten seyner bürgen einer oder beede von Todt abgehe, oder verziehen würde, So soll derselbig Bott schuldig sein bey Verlierung seynes Ampts Inn den nechsten acht tagen, so er dessen Inn erfahrung kompt andere genugsame bürgen an der abgangenen statt zustellen, vnnd nit destoweniger der abgetzogen bürgen vnnd der abgestorbenen erben hafft vnnd bündig sein.

Wellicher bott Inn erfahrung kompt, das einer wider obbemelte ordnung Inn einen oder mehr Puncten gehandelt hette, der solle solliches bey seinem eyde, der obbemellten einem antzeigen.

Alle obbemelte stück, puncten vnnd Artickell, sollen die botten schwören leyplich zu Gott, steet vest vnnd vnuerprüchlich zuhalten vnnd wellicher bott das nicht thut, der solle seyn bottenampt verloren haben, vnnd darzu je nach gestallt seyner mißhandlung gestrafft werden.

Vnnd damit sollichem allem desto steiffer nachkommen, so sollen die Botten einem statt vnnd Oberschreybern beuolhen, demselben auch gehorsam sein Vnnd so sie Inn gemeiner statt oder bürger geschefften annders dann Ire ordnung außweiset oder sonsten was vngepürlich handlen werden, so soll er mögen vnnd macht haben, die büchs Ime zu nemmen biß vff sein reblich verantwurten, ob die sach so groß vnnd weitter straffbar were, für Vnns gebracht, der gebür gestrafft, vnnd nit destoweniger den burgeru Ire vorderung gegen Inen vnnd Ire bürgen vorbehallten sein.

Actum et Decretum Mittwuchs den 26. Augusti D. 62.

4. Erneuerte Ordnung der Läuferboten*).

(1634.)

Es haben sich vnsere gnädige Herrn Rhätt vndt XXI berichten laßen daß vndter gemeiner Burgerschafft nit ein geringer Clag gehe vber die vnbillìche forderung

*) Straßburger Stadt-Archiv. Stadt-Ordnungen Bd. 1. (Ohne Ueberschrift.)



vndt andere vngebühr, so der Statt geschworne Läufferbotten vielfaltig verüeben sollen. Damit nuhn auch dißfalß was vnrecht ist, nach möglichkeitt abgeschafft vndt hingegen gudte Erkandnuß eingeführt vndt gebührlich gehandthabt werde. Alß haben wollermelte Vnsere Herrn nit allein die alte in Anno 1562 auffgesetzte Botten-Ordtnung erneuert vndt sonderlich soviel den Bottenlohn berührt, nach beschaffenheitt itziger Zeitten vndt Läufften ein billiches vndt gewißes bestimmet, sondern auch das vor Jharen vndt noch bei Mannßgedenkhen vblich gewesene Bottenrecht widerumb anzustellen, Zumahlen solches alles hiemitt zue menniglichs wißenschafft zue publiciren befohlen. Mit der fernern Ahnzeig daß alle Stimpler (Verderber) vnd Nebensbotten hiemitt abgeschafft sein sollen bey straff der Ordtnung.

Vndt wer aber sich inskünfftige durch einen hiesigen geschwornen Läufferbotten entweder wegen vnbillicher abforderung deß Bottenlohns oder aber anderer Vngebühr halben einiger weiß beschweret zu sein vermeinen wurde, derselbige mag bey ihrem Schultheißen, das ist bey dem Jenigen Rathsbotten, so jeweillen die wohnung im Scharwechterhauß hatt vndt ietzmalß Hannß Adolff Schrag ist, sich zuvorderst vndt ehe dann Er an höhern ortten clagt, anmelden vndt daselbsten gebührliche hülff suchen, das ihme auch widerfahren würdt, oder aber da es nit geschehen ist einem Jeden ferners zu clagen ohnbenommen.

Den Bottenlohn betreffend ist bey ietzig theuern Zeitten vndt biß vff anderweitliche vnserer Herren Bescheidung derselbige in Burgers- vndt privat geschefften folgender maßen geordnet, mit deme sich auch ein ieder geschworne Statt- vnd Läuferbott begnügen zu laßen schuldig sein solle, Nemblich man soll zahlen von einem ieden meilen im Bistumb Straßburg, auch den Reinstromb vff vndt ab von Basell biß gehn Maintz vndt folgendts biß gehn Franckhfurt von ieder meilen 4 batzen (16 Kreutzer), von der meillen aber inn Schwaben, Franckhen, Beyerlandt, Eydtgenoßschafft, Westerich vndt in Welschlandt von den teutschen meillen von jeder 3 β (18 Kreuzer) vndt nicht mehr, doch mit Vorbehaltt künfftiger Enderung. Vnd so ein Leufferbott einen oder mehr tag wartten müste, soll ihme von iedem tag 4 β D, von einem halben tag 1 orts D. zum Wartgeldt geben werden. Doch soll Keiner zu seinem nutzen deß wardtgeldts halben muhtwillig verziehen, auch iedesmal wie lang er warten muß, schein vndt Vrkundt bringen. Inn Verpleibung deßen soll man ihme Ichtens (etwas) für warttgeldt zugeben nit schuldig sein.

Wann aber ein bottschafft so ernstlich sein wurde daß ein bott tag vndt nacht lauffen oder reitten oder fahren muste, darumb mag Er weitter fordern vnd rechnen was nach gelegenheitt der mühe vndt arbeitt billich sein vnd ihme von seinem vorgesetzten gegönnet wurdt.

Decretum Mittwochs den 31 Xbr. (December) Ao 1634.

---

33. Die amerikanischen Distrikts-Telegraphen.

(Entnommen aus Dingler's polytechnischem Journal, welches diesen Aufsatz aus The Telegrapher Bd. 11 übersetzt.)

Eins der wichtigsten Bedürfnisse in einer Stadt von solcher topographischen Eigenthümlichkeit wie New-York ist die Regelung eines raschen und zuverlässigen innern Verkehrs, wozu nicht nur eine schnelle Beförderung von Personen zu rechnen

ist, sondern auch und ganz vorwiegend eine schleunige Besorgung von Bestellungen aller Art. Letzterer Aufgabe unterzieht sich seit 1872 die amerikanische Distrikt-Telegraphen-Compagnie in einer eigenartigen, aber höchst vollkommenen Weise. Ihren Erfolg bei diesem Unternehmen verdankt jene Gesellschaft ganz wesentlich mit der Verwendung von jungen Leuten, deren Ehrgeiz, Hingebung und Thatkraft bei geeigneter Organisation und Ueberwachung des Betriebs erfahrungsmäßig zum Gelingen des Unternehmens das Meiste beitragen. Ueberhaupt haben junge Leute, ja selbst bloße Knaben überall in der Entwickelung der amerikanischen Telegraphie eine wichtige Rolle gespielt, und Männer von nicht über 25 Jahren finden sich in den wichtigsten telegraphischen Stellungen Amerikas.

Der wesentliche Theil der Geschäfte der amerikanischen Distrikt-Telegraphen-Compagnie wird durch das Botencorps besorgt. Daneben bildet der Polizeiwach- und Feuerdienst einen nicht unwichtigen Zweig des Gesammtdienstes.

Der dem Ganzen zu Grunde liegende Plan ist höchst einfach. New-York ist derart in Bezirke abgetheilt, daß jeder Punkt eines Bezirks von dem in diesem liegenden Centralamte von einem Boten in 3 Minuten erreicht werden kann. Jeder Bezirk hat seine vollständige Telegraphenanlage. Jeder Abonnent im Bezirk hat in seinem Hause ein kleines eisernes Kästchen, von der Größe einer Kaffeetasse, mit einer Kurbel an der Außenseite, welche auf eines der drei Worte: Bote, Polizei, Feuer gestellt werden kann. Jedes Kästchen liegt in einer elektrischen Schleifenleitung, deren Enden im Centralamte liegen; für das Centralamt aber erhält jedes Kästchen seine besondere Nummer. Wird die Kurbel eines Kästchens verstellt, so wird ein in ihr befindliches Triebwerk aufgezogen, welches dann beim Ablaufen mittelst eines Unterbrechungsrades durch entsprechende Stromunterbrechungen die Nummer des Kästchens nach dem Centralamte telegraphirt. Verlangt der Abonnent einen »Boten«, so erscheint seine Nummer einmal auf dem Empfangsapparate des Centralamtes, ruft er nach »Polizei«, so erscheint sie zweimal, meldet er »Feuer«, so erscheint sie dreimal.

Die Centralämter unterscheiden sich nur nach dem Umfange ihrer Geschäfte, in ihrer Einrichtung stimmen sie überein. Ein Gitter schließt den Amtsvorstand und seine Beamten ab, zugleich mit den Apparaten. Rückwärts befindet sich ein Raum für die als Boten verwendeten Knaben, welche unter einem Vormann stehen; letzterer wird nach Geschicklichkeit und guter Führung aus der Reihe der Boten gewählt und hat auf Ordnung zu halten und die Knaben der Reihe nach zum Dienst aufzurufen. Auf einem Tische innerhalb des Gitters stehen eben so viele Empfangsapparate, als Schleifen von dem Centralamte auslaufen; jede Schleife läuft durch einen bestimmten Theil des Bezirks, enthält aber nicht mehr als 75 bis 80 Kästchen; jede Schleife hat ihre eigene Batterie, ihren besonderen Empfänger und Wecker; für jede Schleife ist ein Gestell mit so vielen kleinen Fächern, als Signalkästchen in dieser Schleife liegen, vorhanden, und in jedem Fache liegt eine Anzahl gedruckter Zettel, auf denen die Adresse des Abonnenten, dessen Signalkästchen dieselbe Nummer wie das Fach trägt, die Nummer der seiner Wohnung zunächst gelegenen Stadt-Feuerwehr-Telegraphenstation 2c. steht.

Braucht nun z. B. John Smith, 147 Broadway, $10\frac{1}{4}$ Uhr einen Boten, so stellt er die Kurbel seines als Nr. 32 in der 3. Schleife liegenden Kästchens auf »Bote«; sofort ertönt im Centralamte der zur 3. Schleife gehörige Wecker und der Empfänger dieser Schleife schreibt einmal 32 auf den Papierstreifen. Aus dem 32. Fache des 3. Gestells nimmt nun der Beamte einen Zettel und schreibt zu

dem aufgedruckten »John Smith, 147 Broadway« noch die Zeitangabe »10 Uhr 15 Minuten« und die Nummer des Boten, etwa »75«, und. Bote 75 trabt ab, den Zettel in der Hand. Der Vormann ruft sofort »Bote 76« zum Einrücken auf. Innerhalb 3 Minuten kommt Bote 75 bei Smith an und wird etwa mit einem Packet nach Brooklyn geschickt, was Smith auf den Zettel schreibt; auch der Empfänger des Packets bestätigt den Empfang auf dem Zettel; bei Zufriedenheit mit der Besorgung unterzeichnet Smith auch den Zettel, und der Bote kehrt ins Centralamt zurück, liefert den Zettel an den Beamten ab, welcher die Zeit der Rückkehr dazuschreibt und Nr. 32 (d. h. John Smith) mit dem Botenlohne nach dem Satze von 30 Cents für die Stunde belastet.

Wenn ein »Feuerruf« ertönt, geht sogleich ein Polizeimann mit einem Extincteur nach dem rufenden Hause ab, während im Bedürfnißfalle zugleich ein Bote mit einer rothen Fahne oder einer Signallaterne nach dem nächsten Rufposten der Stadt-Feuerwehr läuft, von dort aus telegraphisch die Feuerwache allarmirt und diese bei ihrem Eintreffen sofort nach dem Orte führt, wo sie gebraucht wird.

Eine der werthvollsten Zugaben der Anlage ist der Wach- oder Privatpolizeidienst. Die Wachmannschaft der Gesellschaft hat die Aufgabe, die Häuser der Abonnenten zu bestimmten Stunden während der Nacht zu visitiren, nicht etwa blos vorbeizugehen und gelegentlich einen Blick auf die Fenster zu werfen, sondern gründlich zu untersuchen, ob alles in Ordnung ist. An jedem Ende, erforderlichenfalls auch an Zwischenpunkten der Strecke eines jeden Wächters sind Signalkästchen aufgestellt, von denen aus der Wächter in gewissen Pausen Zeichen absenden muß; wenn er irgend etwas Ungehöriges bemerkt, kann er von dem Centralamte Hülfe herbeirufen. Auch dafür ist gesorgt, daß jeder Abonnent telegraphisch, zu jeder Stunde der Nacht, von jedem in oder außer seinen Geschäftsräumen sich ereignenden Vorfalle Meldung erhält, wenn ihm eine Meldung davon erwünscht sein muß.

Viele große Geschäfte wieder stellen innerhalb ihrer Gebäude ein Signalkästchen auf, von welchem aus der Nachtwächter zu gewissen Zeiten ein Signal nach dem Bezirks-Centralamte senden muß; bleibt ein solches Signal aus, so wird vom Amte sofort ein Bote abgesendet, um nach der Ursache davon zu forschen. Jeden Morgen geht ein die Ankunftszeit jedes Signals zeigender, vom Beamten unterschriebener Bericht an das Geschäft ab und giebt getreue Auskunft über die Zuverlässigkeit des Wächters.

Auch der so vielfach gebrauchte, gewöhnliche Hausdiebeswecker wird oft mit dem amerikanischen Bezirkstelegraphen verbunden, so daß bei jedem Versuche, in das bewohnte oder unbewohnte Haus einzudringen, ein Wecker im Bezirksamte ertönt und vom Empfangsapparat ein Allarmsignal niedergeschrieben wird, wie von einer stets aufmerksamen Schildwache.

Der ganze Dienst wird mit militärischer Pünktlichkeit und Genauigkeit verrichtet. Dasselbe gilt von der Einschaltung neuer Abonnenten in die Schleifen, von der Ueberwachung der Drähte, der Beseitigung von in diesen auftretenden Fehlern rc.

Sehr anziehend ist die Einrichtung der Botenabtheilung in 62 Broadway. Alle Bewerber um eine Botenstelle müssen ein Formular über Namen, Alter (14 bis 16 Jahre), Geburtsort, Wohnung, letzten Dienst, Empfehlung bekannter und zuverlässiger Personen ausfüllen und eine Probe ihrer Handschrift geben. Die Angenommenen erhalten eine kleidsame Uniform aus dunkelblauer Mütze, Rock und weiten Hosen; die beiden letztern sind mit rother Schnur besetzt, die erstere hat ein Schild

mit »A. D. T. Co.« und der Nummer des Boten. Bei schlechtem Wetter haben die Boten einen vollständigen wasserdichten Anzug. Jeder neue Bote wird einem Centralamte zugetheilt und läuft erst einige Tage mit einem schon eingerichteten Boten aus, bis er mit seinen Pflichten vertraut ist. Jeder Bote erhält wöchentlich 4 Dollars Lohn. Ist er zuverlässig, emsig und geweckt, so rückt er bald zum Vormann, Beamten oder Vorstandsstellvertreter auf und bezieht dann weit höheren Lohn. Jeder Amtsvorsteher hat wöchentlich einen Bericht über Pünktlichkeit, Aufführung, Thätigkeit, Gehorsam, Reinlichkeit, Anzug der Boten abzugeben und censirt sie dazu mit 1 (sehr gut) bis 7 (unerträglich). Diese Censuren werden in ein Buch eingetragen und führen betreffendenfalls zur Entlassung des Boten. Dieses Verfahren erweist sich als sehr zweckmäßig rücksichtlich der Führung dieser Burschen; als Beweis dafür diene, daß von den 3300 seit der Geschäftseröffnung der Gesellschaft, im Frühjahr 1872, angestellten Burschen nicht weniger als 70 pCt. Verzicht leisteten, um in bessere Stellungen bei Privaten und Geschäftsfirmen einzutreten, welche ihre Brauchbarkeit während ihres Dienstes als Boten kennen gelernt hatten. Im Mittel dient jeder Bursche 6 Monate. Obgleich ferner die Gesellschaft immer gegen 500 Burschen im Dienste hat, welche allerlei verantwortliche Geschäfte zu besorgen haben, so beliefen sich doch die ihr im letzten Jahre durch Zufall, Nachlässigkeit, Unfähigkeit und Unehrlichkeit der Boten erwachsenen Verluste nur auf r. 100 Dollars. Die Unfähigen, Trägen und Unehrlichen werden sehr bald ausgestoßen, und so erhalten die Uebrigen ihren ausgezeichneten Ruf.

Die Verwendung der Boten ist eine ungemein vielseitige. Ganz besonders aber mag ihre Verwendung zum Austragen von Circularen, Karten ꝛc., an bestimmte Adressen oder nicht, hervorgehoben werden. Dazu werden sie meist in den Zeiten benutzt, wo erfahrungsmäßig für sie sonst nicht viel zu thun ist, z. B. zwischen 1 und 5 Uhr. Im letzten Jahre wurden über 2 Millionen Circulare ꝛc. ausgetragen, darunter 288,000 an bestimmte Adressen und gegen gehörige Empfangsbescheinigung. Einmal wurden 148,000 adressirte Circulare an einem Tage bestellt, neben den gewöhnlichen Geschäften. Im Falle des Bedarfs kann die Gesellschaft 50,000 nicht adressirte Circulare in Zeit von einer Stunde austragen oder eins in jedem Hause von New-York abgeben lassen. Dabei ist die Besorgung ganz pünktlich; denn jeder Versuch der Boten, sich ihrer Pflicht zu entziehen, etwa die Circulare wegzuwerfen, hätte mit moralischer Gewißheit auf Entdeckung und Bestrafung zu rechnen.

Die Gesellschaft hat 16 Aemter in verschiedenen Theilen der Stadt in Verbindung mit der »Western Union Company« und bestellt von diesen Punkten aus alle Telegramme derselben, wozu im Durchschnitt nur wenig über 7 Minuten nöthig sind.

Die erste Einrichtung der Telegraphenanlagen der Gesellschaft rührt von Edward A. Calahan her, wurde aber später mehrfach verbessert. Als Batterien werden die spiralförmigen von Lockwood benutzt, welche in Bezug auf Dauer und Billigkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Die Gesellschaft hat 25 Bezirksämter, über 3500 Signalkästchen und etwa 550 Beamte im Ganzen. Die Einrichtung der Distriktstelegraphen in New-York ist natürlich die umfassendste und vollständigste, doch haben auch mehrere andere Städte der Vereinigten Staaten solche Telegraphen angelegt.

34. Die Postsparkassen in Frankreich.

Schon mehrmals, namentlich aber bei Besprechung der Schrift des Dr. Ratkowsky über Postsparkassen mit Sparmarken und Postkassenscheinen*), ist im Postarchiv darauf hingewiesen worden, wie bei dem tiefgreifenden Unterschiede zwischen den englischen und den festländischen Vorbedingungen des Postsparkassenwesens jeder Versuch, die englische Postsparkassen-Einrichtung in Deutschland oder in anderen Großstaaten des Continents nachzuahmen, erfolglos bleiben werde, wie aber andererseits namentlich da, wo das Sparkassenwesen noch nicht die wünschenswerthe Ausbreitung zu gewinnen vermocht hat, die Post mit ihren zahlreichen über das ganze Land gleichmäßig verbreiteten jederzeit zugänglichen Dienststellen unzweifelhaft in der Lage sei, innerhalb gewisser Schranken den Verkehr zwischen den Sparern und den Sparkassen in nachhaltiger Weise zu erleichtern und damit zu dem Gedeihen des Sparsystems vornehmlich beizutragen.

Einen neuen Beleg für die Richtigkeit dieser Ansicht liefert der Ausgang, den die Frage wegen der Postsparkassen vor Kurzem in Frankreich genommen hat.

Wer den Verhandlungen der französischen Nationalversammlung ein näheres Augenmerk zugewendet hat, wird sich erinnern, wie im Mai v. J. ein Gesetzentwurf wegen Einführung von Postsparkassen den Gegenstand eingehender Debatten bildete, wie aber die Berathung einzelner Artikel bald eine Wendung nahm, welche die Durchbringung des Gesetzentwurfes in seinen Grundzügen mehr als zweifelhaft erscheinen ließ.

Um Angesichts dieser Sachlage das von der öffentlichen Meinung lebhaft unterstützte Project nicht gänzlich fallen zu lassen oder zum Mindesten auf unbestimmte Zeit vertagt zu sehen, ertheilte der Finanzminister in Gemeinschaft mit dem Handelsminister, während die Regierung gleichzeitig die Gesetzesvorlage zurückzog, die Zusicherung, daß man unter den obwaltenden Umständen regierungsseitig im Wege der Verordnung darauf Bedacht nehmen werde, durch Heranziehung der Steuererheber und Posteinnehmer zu den äußeren Geschäften der Sparkassen, dem angestrebten System wenigstens so viel als möglich nahe zu kommen.

Dieses Versprechen wurde bald darauf durch ein Decret des Präsidenten der Republik vom 23. August 1875 eingelöst.

Artikel 1 des Decrets lautet: »Die Steuererheber und die Posteinnehmer können, sofern ihre Mitwirkung von den Verwaltungen der Sparkassen in Anspruch genommen wird, vom Finanzminister, auf Vorschlag des Ministers für Landwirthschaft und Handel, ermächtigt werden, für Rechnung der Sparkassen ihres Departements Spareinlagen anzunehmen und Rückzahlungen zu bewirken.« — Der wesentliche Unterschied gegenüber dem englischen Postsparkassensysteme fällt hiernach deutlich genug in die Augen, denn, wie bekannt, ist in England durch die Parlamentsacte vom 17. Mai 1861 ein System von Postsparkassen unter Staatsgarantie gebildet worden, dessen äußerer Betrieb vollständig von den Postanstalten wahrgenommen wird, während die Leitung des Instituts in den Händen des General-Postmeisters centralisirt ist.

Das einzige Beispiel einer Nachahmung des englischen Musters scheint Italien liefern zu wollen. Das seit dem 1. Januar 1876 in Wirksamkeit getretene

*) Postarch. v. 1874, Seite 159 unten.



italienische Postsparkassensystem bietet jedoch an sich und in Betracht des bisherigen Standpunktes des italienischen Sparkassenwesens im Allgemeinen so viel Eigenartiges, daß es, wenngleich die französische Tagespresse dasselbe als einen Beweis für die Anwendbarkeit der betreffenden englischen Grundsätze auf continentale Verhältnisse anzuführen versucht hat, füglich nicht zur Vergleichung dienen kann. Es wird sich im Post- und Telegraphenarchiv nächstens Gelegenheit finden, auf die in Italien errichteten Postsparkassen eingehender zurückzukommen.

Das französische Postsparkassensystem, wenn wir es so nennen können, bezweckt lediglich eine gewisse Unterstützung der bestehenden Sparkassen durch Organe der Staatsverwaltung, welche zufolge ihrer beständigen Beziehungen zur Bevölkerung und bei ihrer allgemeinen Ausbreitung über das ganze Land hierzu besonders geeignet erscheinen mußten. Ueberdies bleibt es dem freien Ermessen der Sparkassenverwaltungen anheimgestellt, ob sie von dieser Unterstützung Gebrauch machen wollen oder nicht.

Artikel 2 des erwähnten Decrets bestimmt, daß die Sparkassenverwaltungen entweder die Mitwirkung sämmtlicher Posteinnehmer*) des Departements oder auch nur einer gewissen Anzahl, je nach der Lage und Wichtigkeit der betreffenden Orte, in Anspruch nehmen können.

Nach Artikel 3 sind die Sparkassengeschäfte bei den Postanstalten in solchen Orten, woselbst eine Steuereinnehmerei sich nicht befindet, täglich während der gewöhnlichen Dienststunden, in Orten am Sitze einer Steuereinnehmerei nur an denjenigen Tagen wahrzunehmen, an welchen der Steuererheber seiner Dienstvorschrift gemäß von seinem Wohnorte abwesend sein muß. Die nähere Festsetzung des hiernach sich ergebenden Geschäftsturnus ist durch Aushänge im Postbüreau und im Lokal der Steuereinnehmerei zur Kenntniß des Publikums zu bringen. In Städten und Ortschaften, woselbst die Sparkassen ihren Hauptsitz oder eine ständige Filiale haben, findet eine Mitwirkung der Postanstalten und Steuererheber nicht statt.

Die Artikel 4 und 5 regeln die formelle Geschäftsbehandlung. Danach erfolgt die Annahme und Rückzahlung der Spareinlagen bei den Postanstalten nur gegen entsprechende Interimsbescheinigungen, während die Eintragungen in die Sparkassenbücher durch Vermittelung der Postanstalten bei den Sparkassenverwaltungen selbst zu bewirken sind.

Nach Artikel 6 erhalten die Posteinnehmer für jede Ein- oder Auszahlung eine Vergütung von 10 Centimen, welche von der betreffenden Sparkassenverwaltung zu decken ist. Auch hat letztere den größten Theil der Formulare, Druckmaterialien u. dgl. zu liefern.

Nach Artikel 7 übernimmt die Postverwaltung den Sparkassenverwaltungen gegenüber die Verantwortlichkeit für die bei den Postanstalten bewirkten Einlagen, unbeschadet ihres Regresses an die betreffenden Posteinnehmer.

Die Artikel 8, 9 und 10 enthalten einige unwesentlichere Bestimmungen hinsichtlich der Ausführung des Decrets sowie der Stempelfreiheit der Spareinlagen und Auszahlungen.

Die zu dem vorstehend näher erwähnten Decret gleichfalls unterm 23. August 1875 erlassene Verfügung des Finanzministers nebst einer Instruction der General-

*) Die im Wesentlichen mit den Bestimmungen über die Betheiligung der Posteinnehmer gleichlautenden Vorschriften wegen der Steuererheber können hier füglich unberührt bleiben.



Postdirection schreibt das bei den Postanstalten hinsichtlich der Behandlung der Sparkassengeschäfte einzuhaltende Verfahren vor.

Einer der erwähnten Instruction vorangeschickten Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen über den Geschäftsbetrieb bei den französischen Sparkassen entnehmen wir zunächst Folgendes.

Die Spareinlagen können auf jedes Sparkassenbuch 1 Frank bis 300 Franken wöchentlich betragen. Es darf jedoch kein Sparer mehr als ein Sparkassenbuch, sei es bei ein und derselben oder bei verschiedenen Sparkassen besitzen, widrigenfalls er der Zinsen von sämmtlichen hinterlegten Sparbeträgen verlustig wird.

Der höchst zulässige Sparbetrag sind 1000 Franken, wobei die aufkommenden Zinsen mit einzurechnen sind.

Sobald eine Spareinlage nach Hinzurechnung der aufgekommenen Zinsen den Betrag von 1000 Franken übersteigt, und der Besitzer der Einlage den über die zulässige Summe hinausgehenden Betrag nicht innerhalb drei Monaten zurücknimmt, hat die Verwaltung der betreffenden Sparkasse den überschießenden Betrag in Staatsrententitel umzusetzen. Sofern diese Werthpapiere vom Depositar nicht abgehoben werden, übernimmt die Sparkassenverwaltung deren weitere Aufbewahrung.

Die Verzinsung der Spareinlagen erfolgt mit vier Prozent. Davon geht jedoch als Beitrag zu den Verwaltungskosten der Sparkassen ein entsprechender Betrag ab, der in der Provinz mit mindestens ¼ Prozent, jedoch auch nicht höher als mit ½ Prozent zu berechnen ist. Hiernach bewegt sich der Zinsenertrag bei den Sparkassen in den Departements zwischen 3 Franken 75 Centimen und 3 Franken 50 Centimen vom Hundert.

Unter Einhaltung dieser gesetzlichen Grundlagen des Sparkassenwesens ist die Betheiligung der Postanstalten bei Wahrnehmung der Sparkassengeschäfte durch die obenerwähnte Instruction der General-Postdirektion der Hauptsache nach folgendermaßen geregelt.

Sobald auf Grund des Artikels 1 des Decrets vom 23. August 1875 die Uebertragung der Sparkassengeschäfte an einen Posteinnehmer vom Finanzminister genehmigt worden ist, erhält die betreffende Departements-Postbehörde*) hiervon Mittheilung, wonächst dem Posteinnehmer eine von der Sparkassenverwaltung ausgestellte, von der Postbehörde gegengezeichnete Vollmacht zugefertigt wird.

Bei erstmaliger Einzahlung eines Sparbetrags ist durch gleichzeitige Abgabe einer schriftlichen Erklärung die Aushändigung eines Sparkassenbuchs zu beantragen. Sofern im Departement mehrere Sparkassen bestehen und der Einzahler nicht eine bestimmte derselben bezeichnet, hat die Postanstalt die Hinterlegung des eingezahlten Betrags bei der dem Wohnort des Einzahlers nächstbelegenen Sparkasse zu bewirken.

Die Postanstalten dürfen erstmalige Spareinlagen nur von mündigen Personen, verheiratheten Frauen im Beistand ihrer Ehemänner, von Wittwen, sowie von unmündigen Kindern im Beistand des Vaters oder gesetzlichen Vormünders annehmen. In jedem anderen Falle ist die Hinterlegung des Sparbetrags bei der Sparkasse selbst zu bewirken.

Die bei den Postanstalten zur Einzahlung gelangenden Sparbeträge sind von dem Posteinnehmer in ein besonderes Einnahmeregister einzutragen; zur Ausfertigung der dem Einzahler zu ertheilenden Interimsquittung dienen die dem Register als

---

*) Ueber die betreffenden Ressortverhältnisse vgl. Postarchiv von 1873 S. 292.

Coupons beigefügten Formulare. Die Eintragung eines Sparbetrags in das Sparkassenbuch selbst ist dagegen den Posteinnehmern ausdrücklich untersagt.

Die vorerwähnten Beschränkungen hinsichtlich der Annahme erstmaliger Spareinlagen fallen bei Einzahlung weiterer Spareinlagen weg. Die Postanstalten haben vielmehr alle derartigen Einzahlungen lediglich auf Grund der Vorzeigung des Sparkassenbuchs und ohne weitere Prüfung der persönlichen Verhältnisse des Vorzeigers anzunehmen. Hinsichtlich der Quittungsleistung gelten auch in diesen Fällen dieselben Bestimmungen, wie bei der erstmaligen Einzahlung.

Die angenommenen Sparbeträge werden von den Posteinnehmern täglich aufsummirt und als »Einnahmen für Rechnung der Sparkassen« in das gewöhnliche Kassen-Tagebuch übertragen. Allwöchentlich sind die für Rechnung der Sparkassen vereinnahmten Beträge mittelst besonderer Register nachzuweisen, welche an den Departements-Postdirektor einzusenden sind. Letzterer veranlaßt die weitere Abrechnung mit den betreffenden Sparkassen. Auf demselben Wege wird auch allwöchentlich die Ausstellung der Sparkassenbücher und die Bewirkung der Einträge in dieselben vermittelt. Die Aushändigung der Sparkassenbücher an die Eigenthümer erfolgt demnächst seitens der Posteinnehmer gegen Wiedereinziehung der betreffenden Interimsquittungen, welche monatweise zu sammeln und dem Departements-Postdirektor zu übersenden sind.

Die Rückzahlung von Spareinlagen durch die Postanstalten erfolgt in der Weise, daß zunächst der Eigenthümer des Sparkassenbuchs auf einem besonderen Formular, welches von der Postanstalt geliefert wird, eine bezügliche schriftliche Erklärung abgiebt und zugleich das Sparkassenbuch dem Posteinnehmer aushändigt, welcher dagegen eine Bescheinigung über den Empfang der betreffenden Documente ausstellt. Diese Bescheinigung enthält zugleich die Benachrichtigung, daß die Auszahlung des zurückgeforderten Betrags nach Ablauf von 14 Tagen erfolgen werde. Die Einsendung der Kündigungs-Erklärung nebst den Sparkassenbüchern erfolgt allwöchentlich mittelst besonderer Nachweisung an die Departements-Postdirektion, welche das weiter Erforderliche bei den betheiligten Sparkassen veranlaßt. Die betreffenden Kündigungserklärungen werden sodann von dem Kassirer der Sparkasse, sowie von dem Departements-Postdirektor mit dem Auszahlungsvermerk: »vu bon à payer« versehen und gelangen nebst den Sparkassenbüchern innerhalb der obenbezeichneten Frist an die Postanstalt zurück.

Bei der Auszahlung des Betrages ist dem Sparkassenbuch an betreffender Stelle der Tagesstempel der Postanstalt, sowie ein Vermerk über die erfolgte Auszahlung beizufügen. Zugleich hat der Empfänger die über die Hinterlegung des Sparkassenbuchs ertheilte Bescheinigung zurückzugeben und auf dem der ursprünglichen Kündigungserklärung anhängenden Coupon über den empfangenen Betrag zu quittiren. Diese Quittungen werden bei den Departements-Postdirektionen gesammelt und aufbewahrt.

Am Schlusse des Monats ist von jeder Postanstalt ein Verzeichniß der geleisteten Rückzahlungen aufzustellen und gleichfalls an die Departements-Postdirektion einzureichen.

Die nach dem Satze von zehn Centimen für jede Ein- oder Auszahlung den Posteinnehmern zustehenden Vergütungen werden bei den Departements-Postdirektionen im Monat Januar jeden Jahres für die einzelnen Postanstalten berechnet

und nach erfolgter Feststellung durch die betheiligten Sparkassenverwaltungen an die Posteinnehmer baar ausgezahlt.

Um sich von dem Umfange und dem Gang der Postsparkassengeschäfte fortlaufend in Kenntniß zu erhalten, hat der General-Postdirektor ferner die Anordnung getroffen, daß von sämmtlichen Departements-Postdirektionen allmonatlich genaue Uebersichten der bei den Postanstalten für Rechnung der Sparkassen angenommenen und zurückgezahlten Beträge an die General-Postdirection eingereicht werden.

In vorstehender Darstellung sind, wie schon bemerkt, die Obliegenheiten der französischen Postanstalten und Postbehörden bei Wahrnehmung der Sparkassengeschäfte nur in den allgemeinen Grundzügen wiedergegeben, da der Raum und der Zweck des Post- und Telegraphenarchivs es nicht gestattet, auf die, wennschon in manchen Beziehungen nicht uninteressanten Einzelheiten der Geschäftsbehandlung, namentlich auf die sehr eingehenden Vorschriften hinsichtlich der Rechnungsabwickelung, der Bevollmächtigungen dritter Personen, der Quittungsleistung u. dgl. mehr, zurückzukommen. Wir wollen uns kein Urtheil darüber erlauben, ob nicht die Mitwirkung der französischen Postanstalten zur Wahrnehmung der Sparkassengeschäfte in etwas einfacherer Weise zu erreichen gewesen wäre; sicherlich liegt aber in der Heranziehung der Posteinnehmer als Gehülfen der Sparkassen, trotz der durch die Verhältnisse gebotenen Beschränkungen, ein wesentliches Moment für das Gedeihen des Sparsystems, vorausgesetzt, daß die Sparkassenverwaltungen von der ihnen gebotenen Beihülfe ausgedehnten Gebrauch machen. Dies wird dadurch erleichtert, daß die von ihnen der Postverwaltung für die Mitwirkung derselben zu zahlende Vergütung auf den überaus mäßigen Betrag von zehn Centimen für jede Ein- und Auszahlung bemessen worden ist, wobei es allerdings fraglich erscheint, ob diese Vergütung hinreichen wird, um die Postverwaltung für die ihr aus dem Geschäftsverkehr mit den Sparkassen erwachsenden Unkosten und Verbindlichkeiten zu entschädigen.

---

35. Verwendung des elektrischen Lichts zu Industriezwecken.

Das elektrische Licht, welches schon seit einer Reihe von Jahren namentlich als Gehülfin der Wissenschaft eine bedeutungsvolle Rolle spielt, scheint sich neuerdings auch auf dem Gebiete der Industrie mehr und mehr einzubürgern.

In den Werkstätten von Siemens und Halske in Berlin werden seit längerer Zeit die von der genannten Firma hergestellten dynamo-elektrischen Maschinen mit Erfolg zu Beleuchtungszwecken benutzt. Die ersten bezüglichen Versuche wurden in der genannten Telegraphenbau-Anstalt schon im Jahre 1867 gemacht. Im Jahre 1868 konnte eine Maschine geliefert werden, welche beim Bau einer Isarbrücke bei München und 1869 eine solche, die beim Bau einer Innbrücke bei Simbach praktische Verwendung fand. Seitdem hat der im Constructionsbüreau der Firma Siemens und Halske thätige Ingenieur v. Hefner-Alteneck die ursprüngliche Siemens'sche Vorrichtung sowohl in Bezug auf den Stromerzeuger als in Bezug auf die eigentliche Lampe wesentlich umgeändert und verbessert. Mehrere dieser neueren Maschinen werden, außer in Deutschland, bereits in Italien und Rußland verwendet, und es wird wahrscheinlich auch die Wiederherstellung der

jüngst durch das Hochwasser zerstörten Elbbrücke bei Riesa durch Verwendung einer Siemens'schen (System von Hefner-Alteneck) dynamo-elektrischen Maschine beschleunigt werden können.

Eine ausgebreitete Verwendung scheint diese Beleuchtungsweise namentlich auch in Frankreich zu finden, woselbst die betreffenden Versuche neuerdings bereits auf die ständige Beleuchtung eines Bahnhofes (Nordbahnhof in Paris) sich erstrecken. Vor einiger Zeit veröffentlichte das Journal des Débats einen Artikel über diesen Gegenstand, dem wir Folgendes entnehmen.

Das elektrische Licht bietet beachtenswerthe wirthschaftliche Vortheile, und kann trotz seiner Fehler und Unannehmlichkeiten unter gewissen Umständen vortheilhafte Dienste leisten.

Alle Welt kennt seinen blendenden Glanz. Eine elektrische Lampe greift das Auge dermaßen an, daß bis heute nicht daran gedacht werden konnte, sich ihrer anderswo, als auf öffentlichen Arbeitsplätzen, in Grubenstrecken, Steinbrüchen, mit einem Worte da zu bedienen, wo das Bedürfniß vorliegt, Licht auf ausgedehnte Räume zu werfen. Neuerdings hat man den Gedanken gehabt, die elektrische Lampe in Kugeln von matt geschliffenem Glase einzuschließen. Man verlor allerdings auf diese Weise an Leuchtkraft, aber man nahm dem Lichte einen seiner größten Uebelstände: den für das Auge so ermüdenden Glanz. Das so verschleierte elektrische Licht ist mit Erfolg in den Leuchtthurm-Werkstätten der Herren Sautter und Lemonnier auf dem Marsfelde nutzbar gemacht worden.

Es erübrigte nun noch bestimmt zu ermitteln, ob der Herstellungspreis des elektrischen Lichtes, nachdem sein Glanz durch Zwischenschieben eines matt geschliffenen Glases gedämpft worden, sich geringer stellen würde als der des Oellichtes und namentlich des Gaslichtes. Herr Tresca, Mitglied der Akademie der Wissenschaften, hat sich zu diesem Zwecke in den Werkstätten von Sautter mit sorgfältigen Untersuchungen beschäftigt.

Zur Herstellung der Elektrizität verwendet man gegenwärtig mit Vorliebe, gegenüber anderen Maschinen, die magneto-elektrische Maschine von Gramme. Dieser sehr kleine Apparat wird durch eine Dampfmaschine in Thätigkeit gesetzt. Der größte und folglich kräftigste Apparat dieser Art würde auf einem gewöhnlichen Tische Platz finden. Seine Größe beschränkt sich auf 0,80 Meter Länge bei 0,55 Meter Breite und Höhe. Die Dampfmaschine dreht den Draht-Spulen-Ring, in welchem sich ein elektrischer Strom von hinreichender Stärke zur Hervorbringung eines Lichtes gleich dem von 1850 Carcelflammen erzeugt. 1850 Flammen, gespeist durch eine Maschine, kaum so hoch wie ein Klavierstuhl; eine wahre Liliputer-Gasanstalt, beschränkt auf den Raum eines halben Kubikmeter.

Eine merkwürdige Thatsache, deren erste Früchte auf der Ausstellung in Wien zu Tage traten, ist es, daß die durch irgend eine Kraft in Thätigkeit gesetzte magneto-elektrische Maschine ihrerseits eine zweite in einiger Entfernung aufgestellte, mittelst eines einfachen Telegraphendrahtes mit ihr in Verbindung gesetzte elektro-magnetische Maschine zu bewegen vermag. Die beiden Maschinen lassen sich mit zwei durch einen Treibriemen vereinigten Riemscheiben vergleichen. Wenn man die eine in Gang setzt, wird die andere mitgenommen. Auf diese Weise ist es möglich, die bewegende Kraft durch einen einfachen elektrischen Draht auf weite Entfernungen fortzupflanzen. Nichts würde hindern, durch dieses Mittel sonst verloren gehende Kräfte nutzbar zu machen, z. B. die Kraft der Wasserfälle, der Ebbe und Fluth 2c., und

sie in die Werkstätten zu übertragen. Man würde durch dieses Kunststück die Wasserfälle der Gebirge und die Wogen des Meeres mitten in den Städten arbeiten lassen. Das ist eine von der Zukunft uns vorbehaltene Ueberraschung.

Welch eine Menge nicht benutzter Kraft ist da zur Verfügung, während jetzt zum Betriebe von magneto-elektrischen Maschinen, deren mechanische Bewegung sich in Elektrizität umsetzt, Dampf angewendet und hierzu eine erhebliche Kohlenmenge verbraucht wird.

Gramme baut elektrische Lichterzeuger zu 50, 100, 150 Carcelflammen Lichtstärke; die zuletzt erbaute giebt eine Lichtstärke gleich der von 1850 Carcelflammen. Wie vorauszusehen war, ist die kräftigste Maschine auch die wirthschaftlichste. Die Lampen, welche der elektrische Strom speist, sind die gewöhnlichen Serrin'schen oder Gramme'schen Lampen.

Der Lichterzeuger, welcher nach den photometrischen Bestimmungen von Tresca eine Lichtstärke gleich der von 1850 Carcellampen lieferte, erforderte während des Versuches nach dem Dynamometer 7,68 Pferdekräfte, oder eine mittlere Kraft von 576,12 Kilogrammeter in der Sekunde. Die für 100 Flammen verbrauchte Kraft beträgt also 0,415 Pferdestärken; die für eine Flamme und Sekunde 0,31 Kilogrammeter, ein vom wirthschaftlichen Standpunkte äußerst beachtenswerthes Ergebniß.

Die Maschine der zweiten, schwächeren Art ergab am Photometer eine Lichtstärke wie 302 Carcelflammen. Die erforderliche Betriebskraft betrug im Mittel 210,65 Kilogrammeter oder 2,81 Pferdekräfte, oder auf 100 Flammen 0,92 Pferdestärken, oder auf eine Flamme und Sekunde 0,69 Kilogrammeter. Bei gleicher Lichtstärke war also die erforderliche Betriebskraft doppelt so groß wie vorhin.

Die folgenden Zahlen ergeben die Ersparnisse, welche bei der Verwendung der Elektrizität zur Beleuchtung großer Werkstätten erzielt werden können.

Eine Normal-Carcelflamme verbraucht in der Stunde 40 Gramm Oel. Wenn es sich also darum handelte, die elektrische Lampe zu ersetzen, so müßten 1850 $\times$ 40 Gramm oder 74 Kilogramm Oel in der Stunde verbraucht werden. Eine Gasflamme von gleicher Lichtstärke erfordert 0,105 Kubikmeter Gas. Man würde also 1850 mal dieses Maß, d. i. 194 Kubikmeter Leuchtgas verbrennen müssen.

Da nun eine Dampfmaschine von geringer Kraft ungefähr 4 Kilogramm Kohlen für jede Stunde und Pferdekraft verbraucht, so ergiebt sich, daß eine magneto-elektrische Maschine, welche eine Arbeitskraft von 7,5 Pferdestärken in Anspruch nimmt, für 1850 Flammen 4 $\times$ 7,5 oder 30 Kilogramm Kohlen verbrauchen würde.

Unter diesen Umständen betrüge der Aufwand für Brennmaterial nur den fünfzigsten Theil des Aufwandes, welchen Leuchtgas und den hundertsten Theil desjenigen, welchen Oel verursachen würde.

Für schwächere Lichtquellen ist der Vergleich allerdings weniger günstig; da nach Vorstehendem beispielsweise bei einer Maschine, welche nur ein Licht gleich 300 Carcelflammen erzeugt, die erforderliche Arbeit die doppelte ist. Nach den Ergebnissen, welche Herr Heilmann, der Mitinhaber der großen Eisengießerei zu Mülhausen i./E., bei den von ihm angestellten Versuchen erhielt, war die für eine Maschine von 100 Flammen Lichtstärke erforderliche Arbeit für jede Flamme gleich 1,23 Kilogrammeter, also wiederum fast doppelt so groß. Wie man sieht, vergrößert sich der Aufwand schnell. Der Vortheil gegenüber der Gasbeleuchtung verringert sich bei Maschinen von geringer Stärke. Allerdings kann man in diesem Falle die Lichtquelle ohne anderweite Nachtheile dem Beleuchtungsobjekt etwas näher bringen und so ein

wenig von dem an Lichtstärke gewinnen, was man an der Ausnutzung der Kraft verliert.

Eine elektrische Lampe von 100 Carcelflammen Lichtstärke auf 5 Meter Entfernung aufgestellt und mit matt geschliffenem Glase umschlossen, leuchtet ebensoviel, wie eine gewöhnliche Lampe auf 0,50 Meter Abstand. Die Lampe zu 300 Flammen giebt dasselbe Licht auf 8,70 Meter; die von 1850 Flammen endlich thut dies auf 21,50 Meter. Das Licht wird außerdem durch Wände und Decke in einer Weise zurückgestrahlt und vertheilt, daß die Beleuchtung in allen Theilen einer Werkstatt allgemeiner ist, als man Anfangs zu glauben versucht war.

Bei den photometrischen Versuchen bemerkt man kleine Unregelmäßigkeiten in der Lichtstärke, welche durch Unreinheit der Kohlenstäbchen, zwischen denen der elektrische Lichtbogen erglänzt, hervorgerufen werden. Diese Unannehmlichkeit wird man leicht vermeiden, sobald erst die elektrische Beleuchtung allgemeiner geworden sein wird. Augenblicklich werden die Kohlenstäbchen bei dem noch geringen Bedarf nicht in besonders dazu eingerichteten Fabriken hergestellt. Man schneidet sie aus dem Coke der Gasöfen. Eine elektrische Lampe verbraucht in der Stunde ein Stäbchen von 0,010 bis 0,012 Meter Länge. Sobald es sich einmal lohnen wird, zur Herstellung dieser Stäbchen besondere fabrikmäßige Einrichtungen zu treffen, werden die Unregelmäßigkeiten in der Beleuchtung vollständig verschwinden.

Seit länger als einem Jahre ist die Gießerei von Heilmann, Ducommun & Steinlen zu Mülhausen mit Hülfe einer magneto-elektrischen Maschine beleuchtet. Die von dieser Gießerei eingenommene Fläche beträgt 1800 Quadratmeter. Vier Lampen zu 100 Flammen mit matt geschliffenem Glase erhellen alle Theile der Werkstätte zur großen Zufriedenheit der Arbeiter. In Rouen ist die Fabrik von Pouyer-Quertier in derselben Weise beleuchtet. In Paris verbreiten drei Lampen mit mattgeschliffener Kugel jede zu 100 Flammen Stärke in der Werkstätte des Herrn Sautter ein zu allen Vorrichtungen der Arbeiter eben so günstiges Licht, wie das Tageslicht.

Wenn noch bemerkt wird, daß unter allen künstlichen Beleuchtungsarten das elektrische Licht allein erlaubt, die Farben in ihrem wirklichen Tone zu sehen und so das Sonnenlicht zu ersetzen, so ist nicht zweifelhaft, daß man ihm dereinst eine bessere Stelle in vielen Fabriken und großen gewerblichen Anlagen einräumen wird, als dies bisher geschehen ist.

Soweit der Artikel des Journal des Débats.

Wir möchten dem noch beifügen, daß sich die Benutzung der Elektrizität zu Beleuchtungszwecken vorläufig allerdings auf solche Fälle wird beschränken müssen, welche die Verwendung einer einzigen Lichtquelle von so außerordentlicher Lichtstärke verlangen bz. gestatten, wie dies bei Leuchtthürmen, bei Küsten- oder Festungsvertheidigung, in gewissen großen Werkstätten der Fall ist. Abgesehen von dem blendenden Glanze des elektrischen Lichtes, welchen auch der vorstehend wiedergegebene Aufsatz als Unbequemlichkeit darstellt, und abgesehen davon, daß in sehr vielen Fällen örtliche Verhältnisse die Beleuchtung großer Räume von einer Stelle aus unthunlich machen, darf auch nicht übersehen werden, daß die Leuchtkraft einer Lichtquelle nicht im einfachen, sondern im quadratischen Verhältnisse der Entfernungen abnimmt. Ein Licht von 100 Flammen Stärke macht in der Entfernung von 10 Fuß nicht heller, als eine einfache Flamme in 1 Fuß Entfernung. Die Kosten der Beleuchtung können

also nicht nach der Lichtstärke am Orte der Lichtquelle, sondern müssen nach derjenigen Lichtstärke verglichen werden, welche auf den einzelnen Verwendungspunkten wirksam wird. Der Vergleich der Kosten wird zwar in den zur Verwendung des elektrischen Lichtes geeigneten Fällen immerhin zu Gunsten dieser Beleuchtungsart ausfallen, es wird aber dahingestellt bleiben müssen, ob die Kostenersparniß eine so erhebliche sein wird, wie in den obigen Berechnungen angenommen ist.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Uebersichtskarte des Weltpostvereins von F. R. A. Lange, welche vor Kurzem in Nr. 3 des Post- und Telegraphenarchivs besprochen worden ist, hat so lebhaften Anklang gefunden, daß von derselben bereits die vierte Auflage erschienen ist. In dieser neuesten Auflage ist der inzwischen erfolgte Beitritt Ostindiens und der französischen Colonieen zum allgemeinen Postverein entsprechend berücksichtigt.

Das Postwesen in Canada. Der General-Postmeister von Canada sagt in seinem eben erschienenen Jahresbericht für 1875 bei Hervorhebung der großen Vortheile des allgemeinen Postvereins für den Völkerverkehr, daß die Regierung von Canada mit Zustimmung des britischen Gouvernements die Aufnahme in den Verein nachgesucht habe. Das canadische Postgebiet umfaßt die Provinzen Ontario und Quebec, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Prinz Eduards-Inseln und Britisch-Columbien. Am Schlusse des Jahres 1875 bestanden dort 4892 Postanstalten; es wurden während des Jahres befördert: 44 Millionen Briefe und Postkarten, 31 Millionen Zeitungen und 132,000 Packete; durch Postanweisungen wurden 6,700,000 Dollars vermittelt. Die Einnahmen der Post betrugen 1,536,000 Dollars, die Ausgaben 1,873,000 Dollars.

Die zu Postzwecken benutzten Eisenbahnlinien hatten eine Länge von 4176 englischen Meilen. Außer den Postdampfschiffen auf dem atlantischen Ocean und den großen Seen besteht auch eine canadische Postdampfer-Linie auf dem großen Ocean zwischen Victoria in Britisch-Columbien und San Franzisco in Californien, auf welcher vom April bis September vier Fahrten monatlich, und für den übrigen Theil des Jahres noch zwei Fahrten stattfinden; die Beihülfe aus der Postkasse beträgt 54,000 Dollars jährlich. Bei Weitem am ausgebreitetsten sind die Landpostverbindungen: zu Wagen, Schlitten, reitend oder zu Fuß; sie reichen bis in die Hudsons-Bailänder, die Rocky Mountains und zum Theil bis an die Gestade des stillen Oceans.

Dem Weltpostverein würde durch die Aufnahme dieses gewiß noch sehr entwickelungsfähigen Verkehrsgebiets und seiner rührigen Verwaltung ein neues nicht unwichtiges Glied zugeführt werden.

Optische Telegraphie mittels Sonnenlichts. Die Telegraphie durch Sonnenlicht, über deren praktische Verwendung zu Kriegszwecken im nichtamtlichen Theil des Postamtsblatts vom Jahre 1872 Seite 360 ff. eine ausführlichere Mit-

theilung veröffentlicht worden ist, findet auch für wissenschaftliche Zwecke immer größere Beachtung. — Wie wir einem in »Dingler's polytechnischem Journal« enthaltenen Aufsatz entnehmen, ist bei den Triangulirungsarbeiten des belgischen Generalstabs ein Heliotrop von neuer Einrichtung benutzt worden. Der von Major Bouyet bereits früher erfundene Heliotrop reflektirte die Sonnenstrahlen nach allen Seiten hin; doch setzte das Licht aus, wenn man dem Spiegel nicht eine sehr große Umdrehungsgeschwindigkeit ertheilte. Bei dem neuen Heliotrop dreht sich ein Planspiegel um eine vertikale Achse und macht dabei stets einen Winkel von 45° mit dem Horizont; er wird möglichst hoch über dem Erdboden aufgestellt (5 — 20 M.). Von unten nach oben wird auf ihn, entlang seiner Rotationsachse, ein Lichtbündel geworfen und von ihm bei der Drehung ringsum laufend horizontal reflektirt. Bei jeder Umdrehung des Spiegels muß also das reflektirte Lichtbündel einen Augenblick jeden in derselben Höhe wie der Spiegel aufgestellten Beobachter treffen, sofern nicht Hindernisse zwischen ihm und dem Spiegel liegen. Bei hinreichend schneller Umdrehung des Spiegels empfängt aber das Auge des Beobachters in Folge der Nachwirkung des Lichtes den Eindruck eines ununterbrochenen Lichtes. Somit kann dieses Licht ebensowohl zur Messung von Winkeln bei geodätischen Arbeiten, wie zum Telegraphiren benutzt werden. Für den letzteren Zweck wird nahe am Boden ein beweglicher Schirm angebracht, mittels dessen man das nach dem Spiegel hinaufgehende Lichtbündel nach Belieben abfangen kann. Man braucht dann die Verdunkelung nur verschieden lang dauern zu lassen, um durch sie Morseschrift zu telegraphiren. Anstatt des Schirmes kann man aber auch verschiedenfarbige Gläser einsetzen, nur daß dabei eine Schwächung des Lichtes eintritt. Das von unten nach oben geworfene Lichtbündel kann bei Nacht und oft auch am Tage durch eine Lampe erzeugt werden, wie sie auf Leuchtthürmen üblich sind oder auch durch elektrisches Licht, Drummond'sches Licht oder Petroleumlicht. Der leuchtende Punkt muß aber immer eine gewisse Größe haben, so daß die Lichtstrahlen etwas divergirend reflektirt werden, damit der ferne Beobachter sie auch dann sieht, wenn er nicht genau in der Horizontalebene sich befindet, in welcher das Licht reflektirt wird. Bei Sonnenschein benutzt man Sonnenlicht und läßt es von einem zweiten, unter dem ersten in der Verlängerung der Rotationsachse desselben liegenden Spiegel, der sich um eine horizontale und eine vertikale Achse drehen läßt, dem erstern zuwerfen. Um dies genau zu ermöglichen, kann man sich auch eines beim gewöhnlichen Heliotrop angewendeten Mittels bedienen, welches darin besteht, daß man in der Mitte des untern Spiegels einen kleinen dunkeln Kreis läßt und zwei Netze mit gekreuzten Fäden und mit einer beweglichen Scheibe aus weißem Papier neben einander zwischen die beiden Spiegel bringt, deren Mittelpunkte in der Verlängerung der vertikalen Rotationsachse des oberen Spiegels liegen. Der Schatten der dunkeln Partie des untern Spiegels wird sich dann auf jedem der Netze im Mittelpunkt zeigen, wenn die reflektirten Strahlen die rechte Richtung haben. Man kann sich davon durch Einfügung der beweglichen Papierschirme überzeugen. Bei einer solchen Anordnung des Heliotrops kann das reflektirte Licht, z. B. von einem geodätischen Signale aus, nicht blos von einem einzigen Beobachter gesehen werden, sondern von Allen, welche in derselben Horizontalebene stehen.

Strafgerichtliche Verfolgung fahrlässiger Beschädigungen von Telegraphenanlagen. Aus Anlaß der strafgerichtlichen Verfolgung von Fällen



der Beschädigung öffentlicher Telegraphenanstalten hat sich bei den preußischen Gerichtshöfen und Staatsanwaltschaften eine verschiedene Auffassung des §. 318 des Strafgesetzbuchs kundgegeben. Die eine geht dahin, daß der in dieser Strafbestimmung vorgesehene Thatbestand schon da erfüllt sei, wo eine die Telegraphenanstalt (Telegraphenstangen, Drähte ꝛc.) beschädigende und zur Störung der Benutzung dieser Anstalt an sich geeignete Handlung fahrlässiger Weise verübt worden ist, während nach der anderen Auffassung neben einer solchen Handlung zugleich der thatsächliche Eintritt einer Betriebsstörung als Voraussetzung für den strafbaren Thatbestand hingestellt wird. Die letztere Ansicht ist vom Ober-Tribunal in einem Erkenntniß vom 1. April 1870 ausgesprochen und durch den Wortlaut des §. 318 des Strafgesetzbuchs (wer gegen eine zu öffentlichen Zwecken dienende Telegraphenanstalt fahrlässiger Weise Handlungen begeht, welche die Benutzung dieser Anstalt verhindern oder stören ꝛc.) motivirt worden. Da jedoch nach der Begründung dieses Erkenntnisses die streitige Frage als prinzipiell entschieden nicht angesehen werden kann und andererseits die entgegengesetzte Ansicht nicht nur bei einzelnen Gerichten, so bei dem Appellationsgericht zu Bromberg in einem Erkenntniß vom 16. November 1874, Eingang gefunden hat, sondern auch in der Rechtswissenschaft mit zutreffenden Gründen vertheidigt wird, so hat der Justizminister Dr. Leonhardt mittelst einer Verfügung vom 29. Januar d. J. die Staatsanwaltschaften angewiesen, auf die Handhabung des Gesetzes in diesem dem Schutze der Telegraphenanstalten günstigeren Sinne hinzuwirken und die Erhebung der Anklage nicht von dem effectiven Eintritt einer Störung des telegraphischen Betriebes abhängig zu machen.

Nordd. Allg. Ztg.

III. Literatur des Verkehrswesens.

1. Von dem allen Telegraphenbeamten wohlbekannten Rother'schen Handbuch: »der Telegraphenbau« ist vor Kurzem im Verlage von W. Peiser in Berlin die vierte Auflage erschienen. Nach dem Tode des seinem Berufe leider zu früh entrissenen Verfassers wird das Buch zum ersten Male von neuem der Oeffentlichkeit übergeben. Mit vollem Recht ist die Anordnung desselben im Wesentlichen unverändert geblieben. Der ungenannte Herausgeber hat, wie er in der Vorrede bescheiden bemerkt, um die bekannte treffliche Arbeit nicht zu schädigen, sich darauf beschränkt, diejenigen Neuerungen in den Vorschriften über den Bau und die Unterhaltung von Telegraphenlinien, welche seit dem Erscheinen der dritten Auflage (1870) von der obersten Deutschen Telegraphenbehörde erlassen worden sind, möglichst vollständig an gehöriger Stelle einzureihen. Auch die anderweiten Erfahrungen im Gebiete des Telegraphenwesens sind, soweit sie in das Buch hineinpaßten, mit Umsicht verwerthet worden. Endlich sind alle Maaß- und Preisangaben auf das metrische System bz. das neue deutsche Münzsystem umgerechnet worden.

2. O. Canter, der technische Telegraphendienst. Unterrichtskursus in Briefen für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte. Breslau 1876. J. U. Kern's Verlag. 269 Seiten. Preis 5 Mark.

Das Buch beabsichtigt denjenigen, welche berufsmäßig Kenntnisse des technischen Telegraphendienstes haben müssen, ein Mittel an die Hand zu geben, ihren Zweck

mit nur elementarer Vorbereitung möglichst leicht und so zu erreichen, daß sie zu eigenem Weiterarbeiten angeregt werden. Der Verfasser, welcher der Reichs-Telegraphenverwaltung als Telegraphensekretär angehört, hat die Briefform gewählt, um den Lernenden mit jedem Briefe eine Grenze zu ziehen, über die hinaus sie nicht eher fortschreiten sollen, bis sie sich durch Beantwortung der am Schlusse jedes Briefes zusammengestellten Fragen überzeugt haben, ob das Gelernte ihr wirkliches Eigenthum geworden ist. Hierzu dürften indessen die meisten Briefe etwas inhaltreich ausgefallen sein, da der ganze Unterricht auf nur zwölf Briefe vertheilt ist. Im Uebrigen ist die Anordnung des Stoffes nicht unzweckmäßig.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 7. Berne, 1er Avril 1876.

Les postes dans l'Inde britannique. — Les postes autrichiennes pendant l'année 1874. — Le musée postal de Berlin. — Communications.

2) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 4 und 5.

Das Reichs-Beamtenrecht. Erläutert von Dr. Fr. Thudichum. I. Gesetz vom 31. März 1873, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten. II. Die seit dem 1. Juli 1867 ergangenen sonstigen Gesetze und Bestimmungen über die Reichsämter und die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten. — Zur Reform der direkten Steuern. Von Dr. Felix Hecht.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 15.

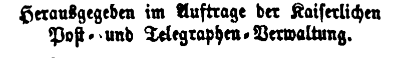
Deutschland und das Ausland: Die Telegraphie und das Völkerrecht, von P. D. Fischer. — England: Ein neues englisches Werk über den Ursprung der Sprache. — Rußland: Russische Volkslieder und Volksmärchen. — Orient: Reisen im Kaukasus und in Vorderasien. — Nordamerika: Jahresbericht des Smithson'schen Instituts für 1874. — Südamerika: Nacht und Morgen unter den Tropen. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

4) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. Berne, 25 Mars 1876. No. 15.

La législation télégraphique dans la république argentine (1er article). — La phonotélégraphie, nouveau systême télégraphique, par Paul la Cour, à Copenhague, — Les dernières ruptures du câble direct des Etats-Unis. — La télégraphie aux Indes néerlandaises en 1874. — Revue bibliographique de la télégraphie en 1875 (2e article). — Nouvelles.

5) **The telegraphic Journal and electrical review.** March 15. 1876. London.

Deep sea cables. — Block signalling. — New applications of electricity to organ building. — Notes. — The bakerian lecture. By Charles Wheatstone. — On the action of heat in magnetization. — Proceedings of societies. — Reviews etc. — The »Jask Howl«. — On electrical whale. — Danger from overhead telegraph wires.


Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 9. Berlin, Mai. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

36. Statistik des österreichischen Postverkehrs für das Jahr 1874*).

Dem 2. Hefte des VIII. Bandes der von dem statistischen Departement im K. K. Handelsministerium herausgegebenen »Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr« entnehmen wir folgende Mittheilungen über das österreichische Postwesen im Jahre 1874:

Das Postgebiet der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder umfaßt einen Flächenraum von 300,190,90 Quadratkilometern mit 20,394,980 Einwohnern (nach der Zählung vom 31. Dezember 1869).

Den 11 Postdirektionen waren 1874: 4323, 1873: 4176 Postanstalten untergeordnet, nämlich:

*) »Statistik des österreichischen Postverkehrs für das Jahr 1873«, siehe Postarchiv von 1875 S. 285.

	1874.	1873.
ärarische Postämter	165 *)	146 *)
» fahrende Postämter auf Eisenbahnen	41	42
» » » » Schiffen	5	5
nicht ärarische Postämter und Postexpeditionen	3,431	3,328
» » Postämter mit Poststation	650	622
» » Relais	31	33
zusammen	4,323	4,176

Außerdem unterhielt die österreichische Postverwaltung 46 Postämter im osmanischen Reiche (hiervon 1 in Alexandrien). Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Zahl der inländischen Postanstalten um 147 oder um 3,5 Prozent vermehrt. 360 Postämter versahen gleichzeitig den Telegraphendienst, also 83 mehr als 1873. Von sämmtlichen Postanstalten entfällt im Allgemeinen auf 69,44 Quadratkilometer und 4718 Einwohner je ein Postamt, im Jahre 1873 auf 71,97 Quadratkilometer und auf 4889 Einwohner.

Die Zahl der Briefkasten betrug:	1874.	1873.
an Orten mit Postanstalt	4,480	4,529
» » ohne Postanstalt	2,252	866
zusammen	6,732	5,395

Auf den 3629 Postkursen bewegten sich 5364 Posten, und zwar 152 Malle- und Eilfahrten, 315 Packfahrten, 446 Kariolposten, 56 Reitposten, 2028 Botenfahrten, 2353 Fußbotenposten und 14 Privat-Messagerien.

Die Posten auf Landstraßen legten eine Strecke von 32,770,213 Kilometern zurück.

In diesem Dienste wurden im Ganzen 6004 Wagen (1268 ärarische und 4736 nichtärarische), 7627 Pferde und 3126 Postillone verwendet.

Die Zahl der täglich für Postzwecke benutzten Eisenbahnzüge bezifferte sich im Jahre 1874 auf 751 und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 57 oder 8,2 Prozent vermehrt. Von diesen Eisenbahnposten wurden 20,976,330 Kilometer durchlaufen und zwar unter Begleitung

von Eisenbahnpostämtern	7,573,601	Kilometer,
von Postkondukteuren	10,942,751	»
des Eisenbahnpersonals	2,459,978	»

Die Zahl der durchlaufenen Kilometer hat gegen das Vorjahr um 284,155 oder 1,4 Prozent zugenommen.

Zum Eisenbahn-Postdienste waren 136 Eisenbahn-Postwaggons und 64 Eisenbahn-Postcoupés in Benutzung.

Auf Wasserstraßen bestanden im Jahre 1874 19 Fahrten mit Postbeförderung, welche bei einer Kurslänge von 21,343 Kilometern im ganzen Jahre 1,395,339 Kilometer zurücklegten.

Das Gesammt-Personal umfaßte 13,037 Beamte und Unterbeamte, nämlich: bei der Centralverwaltung 244, bei den Postdirektionen 172, bei den ärarischen Postämtern 6900, bei den nichtärarischen Postämtern 5721. Unter letzteren befanden sich 580 weibliche Personen, von welchen 487 geprüft waren.

*) Einschl. 4 bz. 5 Postämter während der Badezeit.

Im Stande der pensions- und provisionsfähigen Beamten und Diener sind im Laufe des Jahres 1874 101 gestorben und 50 pensionirt worden. Es wurden im Ganzen 15 Beamte, 9 Diener und 68 nichtärarische Postorgane unfreiwillig entlassen, und in 7234 Fällen Ordnungsstrafen im Gesammtbetrage von 12,486 Gulden verhängt.

Der Briefverkehr bezifferte sich im Jahre 1874 auf 245,935,879 Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben; nämlich der interne Briefverkehr auf 195,677,718 Stück, der internationale auf 50,258,161 Stück. Im Vergleich zu der Briefzahl des Jahres 1873 (266,698,524) hatte eine Abnahme um 20,762,645 Stück oder 7,8 Prozent stattgefunden.

Von den Briefpostsendungen entfielen auf den internen Verkehr 79,6 Prozent (1873 77,5) und zwar auf

frankirte Briefe	134,620,493 Stück	=	54,7 Prozent,
unfrankirte Briefe	3,775,953 »	=	1,5 »
portofreie Briefe	21,184,110 »	=	8,6 »
Postkarten	20,042,200 »	=	8,2 »
Drucksachen	11,498,633 »	=	4,7 »
Waarenproben	4,556,329 »	=	1,9 »
darunter eingeschrieben	11,405,179 »	=	4,6 »

und auf den internationalen Verkehr 20,4 Prozent (1873 22,5), und zwar auf Briefsendungen

eingegangen aus Deutschland	34,096,331 Stück*),
» aus dem übrigen Auslande	6,919,164 »
abgesandt nach dem übrigen Auslande	8,286,380 »
im Durchgang befördert	956,286 »

Der Zeitungsverkehr weist 58,276,908 beförderte Nummern nach, gegen das Vorjahr eine Verminderung um 2,044,622 Stück oder 3,4 Prozent.

Von den ebenfalls mittelst Briefpost beförderten Postanweisungen wurden im Jahre 1874 3,026,732 Stück mit einem Betrage von 149,439,128 Gulden eingezahlt und 3,275,593 Stück mit einem Betrage von 149,376,066 Gulden ausgezahlt. Im Jahre 1873 wurden 2,664,941 Stück mit einem Betrage von 125,496,030 Gulden eingezahlt und 2,930,364 Stück mit einem Betrage von 124,634,610 Gulden ausgezahlt. Das Jahr 1874 weist somit eine bedeutende Vermehrung nach.

Im Verhältnisse zur Zahl der Bewohner aller im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kommen auf einen Einwohner bezüglich des gesammten Briefpostverkehrs 15,2, des internen und internationalen Brief- und Postkartenverkehrs 10,8 und der Drucksachen und Waarenproben 1,2 Stück.

Der Packet- und Geldsendungsverkehr umfaßte:

	1874.	1873.
ordinaire Packete	3,956,014	5,450,795
Geld- und Werthsendungen	22,205,533	21,125,187
Sendungen mit Postnachnahme (einschl. der Postaufträge)	3,005,435	2,733,591
zusammen	29,166,982	29,309,573

*) In dieser Zahl sind anscheinend auch die Briefsendungen aus Ungarn und Luxemburg enthalten.

Im Vergleich zum Vorjahr hat die Stückzahl der Geld- und Werthsendungen um 1,080,346 oder um 5,1 Prozent, die der Postnachnahmen um 271,844 oder um 9,4 Prozent zugenommen, dagegen die der ordinairen Packete um 1,494,781 Stück oder um 27,4 Prozent abgenommen.

Der angegebene Werth sämmtlicher Sendungen mit Werthbezeichnung beträgt 3,062,537,492 Gulden, wovon auf den internen Verkehr 2,437,594,170 Gulden oder 79,6 Prozent und auf den internationalen 624,943,322 Gulden oder 20,4 Prozent entfallen, und hat sich gegen das Weltausstellungsjahr 1873 um 1,208,095,357 Gulden oder um 28,2 Prozent vermindert.

Im internen Verkehr waren	portopflichtig:	portofrei:
ordinaire Packete	76,5 Prozent,	23,5 Prozent,
Geld- und Werthsendungen	91,3 »	8,7 »

Die interne Fahrpost beförderte	1874.	1873.
ordinaire Packete	2,750,102	4,286,538
Geld- und Werthsendungen	17,136,248	17,778,774
Die internationale Fahrpost:		
ordinaire Packete	1,205,912	1,164,257
Geld- und Werthsendungen	5,069,285	3,346,413

Im Postnachnahmegeschäft wurden 1874 auf 1,327,425 Stück 17,009,114 Gulden eingezahlt und auf 1,678,010 Stück 16,999,846 Gulden ausgezahlt.

Die Zahl der beförderten Reisenden belief sich auf 187,088 Personen, gegen das Vorjahr 1035 weniger.

Die Gesammt-Einnahmen der österreichischen Postverwaltung betrugen 1874 14,278,490 Gulden, 1873 14,009,660 Gulden, also eine Zunahme um 268,830 Gulden oder 1,9 Prozent.

Die Hauptfaktoren der Einnahme bildet das Erträgniß des Brief- und des Fahrpostportos.

Es entfielen:	1874. Gulden.	1873. Gulden.
auf das Briefporto	7,571,770	7,323,630
auf das Fahrpostporto	4,929,260	4,969,580

Die höchste Betriebseinnahme kam im Dezember vor, nämlich 1,310,120 Gulden, die niedrigste im Februar: 1,017,580 Gulden.

Die ordentlichen Ausgaben für den Postbetrieb beliefen sich im Jahre 1874 auf 14,533,830 Gulden, im Jahre 1873 auf 12,465,120 Gulden. Hierzu treten die außerordentlichen Ausgaben mit 289,797 Gulden, so daß die Gesammt-Ausgaben sich auf 14,823,627 Gulden beliefen. Im Jahre 1873 betrugen die Gesammt-Ausgaben 12,756,250 Gulden. Dieselben haben sich somit 1874 um 2,067,377 Gulden vermehrt.

Als die größten Ausgabeposten sind zu nennen: die Besoldungen ꝛc. der Beamten mit 5,410,690 Gulden oder 37,2 Prozent, und die Kosten für die Postbeförderung auf Landstraßen mit 4,011,740 Gulden oder 27,6 Prozent.

Im Jahre 1874 ist ein Zuschuß von 545,137 Gulden oder, mit Einrechnung der finanziellen Ergebnisse bei der Centralleitung und bei den österreichischen Postanstalten in der Türkei, ein Zuschuß von 255,340 Gulden erforderlich gewesen.

27. Die Organisation der italienischen Telegraphen-verwaltung.

Mittelst Königl. Verordnung vom 11. April 1875 ist im italienischen Gesetzblatte unter dem Titel: »Regolamento pel servizio interno dell' amministrazione dei telegrafi dello Stato« eine alle Zweige des inneren Telegraphendienstes umfassende Dienstordnung publizirt worden, welche mit dem 1. Mai 1875 in Geltung getreten ist. Dieselbe gewährt in 153 Artikeln einen Ueberblick über die gesammte Gliederung des italienischen Staats-Telegraphenwesens, indem sie sowohl die Organisation der Verwaltung darstellt, als auch eine vollständige Dienstpragmatik für die derselben angehörigen Beamten enthält.

Bei dem lebhaften Interesse, welches die Einrichtungen des nahezu gleichzeitig mit Deutschland nach langem Ringen politisch geeinten Königreichs Italien für uns darbieten, wird in Nachstehendem der Versuch gemacht, die neue Organisation der italienischen Staatstelegraphie an der Hand der vorbezeichneten Dienstordnung in ihren Grundzügen zu veranschaulichen. Indem hierbei auf die im Postarchiv von 1873 S. 455 ff. veröffentlichten Mittheilungen über die Organisation des italienischen Postwesens Bezug genommen wird, sei vorab die Bemerkung gestattet, daß die Einrichtungen beider Staatsverkehrsanstalten, wie die innere Verwaltung Italiens überhaupt, vorwiegend der in Frankreich bestehenden Administrativverfassung nachgebildet sind.

Die Verwaltung gliedert sich in die Organe der Centralleitung, der Provinzialverwaltung und des örtlichen Betriebs.

I. Die Leitung des Telegraphenwesens wird unter Verantwortlichkeit des Ministers für die öffentlichen Arbeiten von der Centralverwaltung (amministrazione centrale) geführt, an deren Spitze ein Generaldirektor steht. Die Centralverwaltung besteht aus zwei Abtheilungen, von denen die erste im Allgemeinen die Personal- und Verwaltungsangelegenheiten, die zweite den technischen Betrieb leitet. Daneben bestehen ferner als Organe der Centralverwaltung eine besondere Rechnungsabtheilung, die Materialien- und Hausverwaltung (Economato) und endlich eine vereinigte Dienststelle, welche das technisch-wissenschaftliche Kabinet für die Versuche und Prüfungen, die Hauptwerkstatt und das Hauptmagazin umfaßt.

Der Centralverwaltung sind ferner, als Aufsichtsorgane und Kommissarien der Generaldirektion, drei Oberinspektoren (Ispettori capi) beigegeben, auf deren Dienstobliegenheiten weiter unten näher eingegangen werden wird.

Endlich besitzt die Centralverwaltung in dem Consiglio tecnico amministrativo ein Rathskollegium, dessen Gutachten in bestimmten theils technischen, theils Verwaltungsangelegenheiten einzuholen ist.

Die Zuständigkeit aller dieser Organe der Centralverwaltung ist durch die Dienstordnung des Näheren geregelt.

Der Generaldirektor steht unmittelbar unter dem Minister. Er führt, mit Ausnahme der in der Dienstordnung unter zehn Nummern besonders aufgezählten wichtigsten Angelegenheiten, in denen er die Entscheidung des Ministers einzuholen hat, die Verwaltung selbstständig und unter eigener Verantwortung. Er hat all-

jährlich dem Minister zur Vorlage an das Parlament einen Verwaltungsbericht über die Ausübung des Dienstes im Allgemeinen zu unterbreiten.

Das Kollegium des consiglio tecnico amministrativo setzt sich zusammen aus dem Generaldirektor als Vorsitzendem, den 3 Oberinspektoren und den Vorstehern der beiden Abtheilungen der Generaldirektion. Bei technisch-wissenschaftlichen Fragen können noch ein oder zwei Professoren der Naturwissenschaften, bei Fragen des Rechnungswesens oder der allgemeinen Verwaltung der Vorsteher der Rechnungsabtheilung hinzugezogen werden. Ausnahmsweise ist auch die Zuziehung eines der oberen Provinzial-Verwaltungsbeamten zulässig.

In Abwesenheit des Generaldirektors führt der von demselben hierzu bestimmte Oberinspektor den Vorsitz.

Das Votum des Kollegiums ist nur ein berathendes.

Die Fragen, in denen der Generaldirektor diesen Rath zusammenberufen muß, wenn ihn nicht der Minister besonderer Dringlichkeit wegen davon entbindet, betreffen die wichtigeren Angelegenheiten des inneren und internationalen Dienstes, Konstruktion der Apparate, Batterien und Linien, sowie des Telegraphennetzes überhaupt, Erfindungen und Entdeckungen telegraphischer Art, Abschluß von Lieferungs- und Arbeitsverträgen bis zur Summe von 8000 bz. 40,000 Lire, sowie die Entscheidung über Veränderungen in den Personalverhältnissen der obengenannten Beamtenklassen, Aufstellung der Altersrangliste u. s. w.

Die Anzahl und die Erheblichkeit der Geschäfte, an denen das Kollegium mitzuwirken berufen ist, lassen sich nach deutschen Begriffen schwer damit vereinigen, daß dasselbe keine ständige Behörde ist, und daß es lediglich berathende Gutachten abzugeben, nicht aber mit eigener Verantwortlichkeit Entscheidungen zu treffen hat.

Die 3 Oberinspektoren haben ihren dienstlichen Wohnsitz an dem Ort der Generaldirektion und bereisen die Bezirke im Auftrage des Generaldirektors, dem sie ihr Reisetagebuch vorzulegen haben.

Sie haben ferner die Oberleitung besonders wichtiger Bauten und führen im Uebrigen jeden besonderen Auftrag des Generaldirektors aus, sofern er sich innerhalb des Rahmens ihrer Dienstobliegenheiten bewegt.

Es steht ihnen die Befugniß zu, auf ihren Reisen und im Fall der Dringlichkeit jeden Beamten von geringerem Rang, als die Direktoren vom Dienst zu suspendiren, sowie die auf den Linienbau und die Stationseinrichtung bezüglichen Arbeiten einstellen zu lassen; jedoch haben sie diesfalls unverzüglich an den Generaldirektor zu berichten.

Die beiden Abtheilungsvorsteher in der Generaldirektion stehen im gleichen Range mit den Provinzialdirektoren.

Der ersten Abtheilung liegt die Bearbeitung der Personalsachen, der Reklamationen und der keiner anderen Dienststelle zugewiesenen Angelegenheiten, sowie die Herausgabe des bullettino telegrafico ob; die zweite Abtheilung hat die Bau- und Betriebssachen zu bearbeiten und die allgemeine Statistik aufzustellen; ihr ist ein Zeichenkabinet und ein Auskunftsbüreau beigegeben.

Diese beiden Abtheilungen zerfallen nach den ihnen übertragenen Aufgaben in Sektionen, deren Personal aus je einem vom Generaldirektor hierzu bestimmten Inspektor, mehreren Sekretären, Offizialen und Kopisten besteht.

Neben diesen Abtheilungen fungirt, nach der französischen Administrationsverfassung, welche das Rechnungs- und Finanzwesen von der eigentlichen Verwaltungs-

dienststelle möglichst getrennt hat, eine besondere Rechnungsabtheilung (Ragioneria) mit einem eigenen Vorsteher, welcher die Leitung des gesammten Kassen- und Rechnungswesens obliegt.

Der Materialien- und Hausverwalter der Generaldirektion ist ein Sektionsvorsteher, dem ein zweiter Beamter unterstellt ist; er hat die Aufsicht und Aufbewahrung des der Generaldirektion gehörigen Mobiliars, beschafft mit Genehmigung des Generaldirektors die nicht im allgemeinen Haushaltsplan vorgesehenen Materialien, und hat das Kanzlei- und Stempelpapier zu beschaffen, aufzubewahren und zu vertheilen, sowie über dies Alles Buch zu führen.

Dem technisch-wissenschaftlichen Kabinet steht ein Offizial vor; er hat die in das Hauptmagazin einzuliefernden Materialien zu übernehmen und diejenigen für die Hauptwerkstatt auf Quantität und Qualität zu prüfen, die befohlenen Versuche auszuführen und alle für den Gebrauch der Generaldirektion und der Oberinspektoren dienenden Instrumente aufzubewahren.

Die Hauptwerkstatt steht unter einem Mechaniker und führt im Allgemeinen nur die an den Instrumenten des Hauptmagazins nöthigen Reparaturen aus, fertigt aber auch Modelle zu Apparaten.

Das Hauptmagazin ist einem kautionspflichtigen Magazinverwalter anvertraut, welcher, unterstützt von einem anderen Beamten, alles nicht von dem Materialienverwalter geführte Telegraphenmaterial nach den Anordnungen der Generaldirektion vereinnahmt, aufbewahrt und an die Bezirksverwaltungen übersendet.

Den drei letztgenannten Dienststellen ist ein Inspektor vorgesetzt.

II. Die Provinzialverwaltung gliedert sich nach Bezirken, welche wiederum in Sektionen eingetheilt sind. Ob die Zahl und die Grenzen der Bezirke (compartimenti) mit der allgemeinen Verwaltungseintheilung des Landes zusammenfällt, ist aus der Dienstordnung nicht zu ersehen.

Jedem Bezirk ist als Chef der Provinzialverwaltung ein Direktor vorgesetzt, welchem je ein Sekretär für die Verwaltung und für den technischen Betrieb, ferner ein Rechnungsbeamter und eine entsprechende Zahl von Offizialen und Kopisten nachgeordnet sind.

Der Direktor hat den Dienst innerhalb seines Bezirks in allen seinen Theilen nach Maßgabe der allgemeinen Dienstordnung und nach den Anweisungen der Generaldirektion zu leiten und zu überwachen. Seine Zuständigkeit in Bezug auf die allgemeinen Verwaltungsgeschäfte, sowie seine Disziplinarbefugnisse in Betreff des nachgeordneten Personals sind durch eingehende Bestimmungen geregelt. Er überwacht den Gang des Kassenwesens und macht mit Genehmigung der Generaldirektion die ihm nöthig erscheinenden Inspektionsreisen. Mindestens ein Mal jährlich soll er diejenigen Aemter seines Bezirks besuchen, welche in Provinzialhauptstädten gelegen sind oder auf direkten Leitungen ständigen Dienst als Sammel- oder Uebertragungsstationen haben; desgleichen soll er die zwischen solchen Aemtern befindlichen Linien und die Landungsorte unterseeischer Kabel inspiziren.

Er ist der oberste Leiter des Bau- und Betriebsdienstes, für dessen regelmäßigen Gang er der Generaldirektion verantwortlich ist.

Ebenso vermittelt er den rechnerischen Verkehr zwischen dieser und den Aemtern oder Bauführern.

Die nachgeordneten Dienststellen der Bezirksdirektionen sind nach dem Muster derjenigen der Generaldirektion eingerichtet.

Jeder Direktion ist eine Telegraphenschule, ein Magazin und eine Werkstatt untergeordnet.

In der Bezirksschule werden die anzustellenden Beamten in der Bedienung der Apparate, Behandlung der Batterien und im innern Betriebsdienst ausgebildet; die schon angestellten Beamten werden in diesen Fächern weiter unterrichtet. Als Lehrer fungiren Telegraphenbeamte. Jede Schule ist mit Apparaten und Batterien, Büchern, Zeichnungen und Karten ausgestattet.

Diese Schulen werden während der Uebungsstunden mittelst verfügbarer Drähte unter sich verbunden, so daß also nur Schüler mit Schülern an den verschiedenen Orten arbeiten.

Jeder Bezirk ist in mehrere Sektionen eingetheilt, deren jede 500 bis 1000 Kilometer Telegraphenlinien umfassen und möglichst einen Kreis mit einem Halbmesser von 50 Kilometern bilden soll, dessen Mittelpunkt der Sitz des Sektions-Inspektors ist.

Dieser hat sein eigenes Büreau und einen Offizial als Hülfsarbeiter, leitet die in seiner Sektion vorkommenden Neubauten, sorgt für die Instandhaltung der bestehenden Linien und legt monatlich Rechnung über die ihm von der Bezirksverwaltung zu diesen Zwecken angewiesenen Vorschüsse. Er beaufsichtigt auch den technischen Betrieb derjenigen Aemter, die nicht von einem Direktor verwaltet werden, und macht Vorschläge zu Verbesserungen, von deren Zweckdienlichkeit er sich überzeugt hat.

Er hat die Linien seiner Sektion sämmtlich einmal im Jahre zu bereisen, kann aber auch außerdem bei größeren Störungen und auf Anordnung der Bezirksdirektion, besonders behufs Aufstellung der Kostenanschläge zu umfangreicheren Reparaturen oder Neubauten, anderweitige Reisen unternehmen.

Er hat eine beschränkte Disziplinargewalt über das ihm unterstellte Baupersonal und giebt Unterricht in seiner Sektionsschule, welche sich ausschließlich mit der Ausbildung des Baupersonals beschäftigt.

Die Linien mit mehreren oder direkten Leitungen (unsere Leitungen 1. und 2. Klasse), werden gewöhnlich zur Bewachung und Unterhaltung dem Personal der Verwaltung überwiesen: Leitungsrevisoren (Capi - squadra) und Aufsehern (Guardafili). Dieselben haben die Eigenschaft der Beamten für die öffentliche Sicherheit und stellen bei strafbarer Beschädigung der Linien den Thatbestand nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen fest.

Die übrigen Linien werden streckenweise anderen Personen zur Beaufsichtigung anvertraut.

Diese Strecken sollen an Eisenbahnen nicht länger sein als 50 Kilometer; an Landwegen 15 Kilometer, wenn die Linie mehrere Leitungen, 30 Kilometer, wenn sie nur eine Leitung hat.

Die Leitungen sind direkte, wenn sie die Korrespondenz von nur zwei Stationen vermitteln und halbdirekte, wenn sie außer von diesen noch von einer Zwischenstation benutzt werden, während man Omnibusleitungen alle übrigen nennt.

Für den guten Zustand jeder einzelnen Leitung und für die vorschriftsmäßige Abwickelung der Korrespondenz auf derselben hat der Vorstand des bedeutendsten in

der Leitung liegenden Amtes zu sorgen. In einer Omnibusleitung sollen in der Regel nicht mehr als sechs Aemter liegen.

Die Aemter in Provinzialhauptstädten sollen, wenn thunlich, direkt mit der Landeshauptstadt oder wenigstens mit einem anderen Amt verbunden sein, dem eine direkte Leitung dahin zu Gebote steht; die anderen Aemter sollen direkt mit der betreffenden Provinzialhauptstadt arbeiten können. Jedes Amt aber, das jährlich mehr als 100,000 Depeschen befördert, soll noch außerdem mit den anderen gleichbedeutenden Aemtern verbunden sein, mit denen es in lebhafterem Verkehre steht.

III. Der örtliche Betrieb liegt den Stationen ob. Für die Frage, wo und unter welchen Bedingungen Telegraphenstationen zu eröffnen sind, wird als Grundsatz hingestellt, daß kein Staats-Telegraphenamt eröffnet werden oder bestehen bleiben soll, wenn die Ausgaben die Einnahmen desselben überschreiten. Die Strenge dieses Prinzips wird indessen wesentlich dadurch gemildert, daß Ausnahmen gestattet sind, wenn entweder die technischen Anforderungen des Telegraphendienstes, oder aber Gründe politischer oder militärischer Art dies erheischen. Ferner können auf den Antrag von Gemeinden sowohl als von Privatpersonen Telegraphenämter dritter Klasse errichtet werden, wenn die Antragsteller alle diesfallsigen Kosten tragen. Wo keine Anschlußlinien nöthig sind, zahlt die Gemeinde 300 Lire für die erste Einrichtung und liefert außerdem das möblirte Lokal; muß aber eine neue Linie gebaut werden, so sind zu zahlen 100 Lire für den Kilometer Gestänge und 30 Lire für den Kilometer Draht.

Für derartige Aemter kann die Verwaltung sich die Bestätigung des Vorstehers vorbehalten und die betreffende Gemeinde oder Privatperson zur Zahlung eines bestimmten Gehaltes an denselben (in Höhe von 60 Centesimi für jedes aufgegebene Privattelegramm) heranziehen.

Ueber alle dergleichen Aemter steht jedoch der Staats-Telegraphenverwaltung das Aufsichtsrecht zu, und es gelten auch für diese die staatlichen Dienstvorschriften und Tarife, ebenso wie die betreffs des Dienstes erlassenen Verfügungen der Generaldirektion.

Für den Telegraphendienst auf Eisenbahnstationen sind die jeweiligen Bestimmungen der Konzessionsurkunden und etwaiger besonderer, mit der obersten Telegraphenbehörde getroffener Abkommen maßgebend.

Die Staats-Telegraphenämter haben entweder:

ununterbrochenen (Tag- und Nacht-) Dienst

oder verlängerten Tagesdienst (von 7 bz. 8 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Nachts)

oder vollen Tagesdienst (wie vorher bis 9 Uhr Nachts)

oder beschränkten Dienst

an Wochentagen: von 8 bz. 9 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags und von 4 bz. 5 bis 7 Uhr Nachmittags,

an Sonn- und gebotenen Feiertagen von 8 bz. 9 Uhr Vormittags bis 12 Uhr Mittags.

Dieser Dienst kann in besonderen Fällen verlängert werden nicht blos auf Ansuchen von Behörden, sondern auch von Privatpersonen, wenn dieselben sich zur Tragung der daraus entstehenden Kosten verpflichten und dem sonst nichts entgegensteht.

Alle Aemter regeln ihre Dienstzeit nach römischer Zeit.

Für den Nachtdienst erhalten die Beamten eine durch Ministerialverfügung bestimmte, nicht gleich bleibende Vergütung.

Nach ihrer Lage im Leitungsnetz beschäftigen sich die Aemter entweder nur mit dem Lokalverkehr, oder sie haben auch Durchgangsverkehr und können gleichzeitig Uebertragungsstation sein.

Zur Annahme von Telegrammen behufs Beförderung an die nächste Telegraphenanstalt ist an Orten ohne eine solche die Postanstalt verpflichtet.

Nach ihrem Beamtenstand zerfallen die Aemter in drei Klassen.

Die Aemter erster Klasse, welche jährlich mehr als 10,000 Telegramme verarbeiten, können als Vorsteher einen Direktor oder auch einen Offizial haben, der von der Bedienung des Apparates befreit sein kann.

Die Direktoren der größten Aemter können zu ihrer Unterstützung und Vertretung einen jüngeren Direktor, sowie mehrere Offiziale als Aufsichtsbeamte haben, welchen letzteren noch ein Offizial als Beistand gegeben werden kann.

Die Vorsteher der Aemter zweiter Klasse (unserer Familienstationen) werden vom Generaldirektor ernannt.

Die Vorsteher der Aemter dritter Klasse (unserer Kommunal- und Privatstationen) sind Personen, die außerhalb der Telegraphenverwaltung stehen.

Die Amtsobliegenheiten des Vorstehers eines Amtes erster Klasse sind im Allgemeinen dieselben, wie bei uns, nur daß er in bestimmten Fällen den Sektionsinspektor zu vertreten hat.

Bei den bedeutenderen Aemtern werden aus den Offizialen nach vorheriger Prüfung diejenigen, welche fremder Sprachen mächtig sind, als Dolmetscher und Uebersetzer beschäftigt, wofür sie eine monatliche Zulage von 20 Lire beziehen.

Den inneren Dienst besorgen bei solchen Aemtern Büreaudiener; zum Austragen der Depeschen werden Laufburschen (fattorini) im Alter von 14—20 Jahren benutzt. Beschäftigt ein Amt hiervon eine größere Anzahl, so wird ihm ein Botenmeister (brigadiere), wohl auch noch ein Unterbotenmeister (vice brigadiere) zur Beaufsichtigung dieser Laufburschen überwiesen.

IV. Die Dienstordnung fügt diesen organischen Bestimmungen ausführliche Vorschriften über das gesammte Personal der Telegraphenverwaltung hinzu, welche die Dienststellung, den Rang, die Bezüge, die Pensionsberechtigung u. s. w. aller Beamten im Einzelnen regeln. Wir entnehmen dieser Dienstpragmatik, deren Details für die Leser des Archivs kein ausreichendes Interesse darbieten würden, nur diejenigen Punkte, die von charakteristischer Bedeutung für die Stellung der italienischen Telegraphenbeamten sind.

In dieser Beziehung ist zunächst hervorzuheben die Eintheilung des Personals in drei Klassen. Die erste, das personale di carriera, umfaßt sämmtliche Ober- und Unterbeamte, die an allen Orten und in festen Dienststellungen verwendbar sind. Die zweite Klasse, des personale sedentaneo, besteht aus Beamten, die lediglich an den Orten verwendet werden, für welche sie angenommen sind. Die dritte endlich, des personale temporaneo, umfaßt das Hülfspersonal der jederzeit entlaßbaren aushülfsweise beschäftigten Personen.

Außerdem versieht den semaphorischen Dienst ein eigenes Personal von Telegraphisten (segnalatori) und Laufburschen.

Die Ernennung, Beförderung, Stellung auf Wartegeld oder zur Disposition, zeitweilige oder dauernde Entfernung vom Dienste geschieht für die Beamten der

ersten Klasse durch Königliches Dekret, für die der zweiten Klasse und die Beamten der See-Telegraphenämter durch Ministerialerlaß und für das Hülfspersonal theils durch Verfügung des Generaldirektors, theils durch die Bezirksdirektoren. Alle Beamten müssen italienische Bürger sein; sie werden, mit Ausnahme der Laufburschen und Leitungsaufseher-Gehülfen, sämmtlich eidlich verpflichtet. Nur die letzteren, sowie die Verwalter von Aemtern 3. Klasse und deren Gehülfen dürfen einem Nebenerwerb nachgehen. Jeder Beamte muß täglich, außer nach dem Nachtdienst, mindestens 7 Stunden Dienst thun, im Nothfall auch mehr; gemeinsame Eingaben und Umgehung des Dienstweges sind verboten.

Die Dienstkleidung der Beamten ist durch Königlichen Erlaß geregelt. Die Unterbeamten müssen die Dienstkleidung überall und die Laufburschen dieselbe in den Hauptstädten und Orten über 50,000 Einwohner, in kleineren wenigstens die Dienstmütze tragen.

Die Annahme und die Beförderung der Beamten ist von dem Nachweis bestimmter Kenntnisse abhängig gemacht. Zu diesem Zwecke sind für jede Dienststellung Prüfungen angeordnet, deren Anforderungen in einem besonderen Anhange der Dienstordnung übersichtlich zusammengestellt sind.

Nach dieser Zusammenstellung werden gefordert: Für Hülfsarbeiter bei Aemtern 1. Klasse: Italienische und französische Sprache, Arithmetik, allgemeine Kenntnisse in der Physik und Chemie, soweit sie sich direkt auf die Telegraphie beziehen, Geographie, Zeichnen, praktische Kenntniß des Morseapparates und der gebräuchlichen Batterie, geläufige Bedienung des Apparates und eine deutliche Handschrift bei der Depeschenaufnahme. Für Gehülfinnen werden dieselben Anforderungen mit Ausschluß der höheren Arithmetik und der sonstigen theoretischen Kenntnisse gestellt.

Gegenstände des Offizialexamens sind: Die Telegraphen-Apparate, -Linien, -Aemter und -Leitungen, Störungen und Untersuchungen, gebräuchliche Batterie, Gliederung und Dienstanweisungen der eigenen Verwaltung und die internationalen Telegraphenverträge, Bedienung der vorkommenden Apparate, sowie Wiederholungen aus der früheren Prüfung.

Das Examen für Sekretäre, Vorsteher von Sektionen und Aemtern 1. Klasse umfaßt: Elemente der Algebra, Geometrie, Mechanik, gründliche Kenntniß der Physik und Chemie, soweit sie zum Verständniß der Theorie aller Instrumente und zur Beurtheilung der Güte und Dauerhaftigkeit des verwendeten Materials nöthig ist, gründliche Kenntniß des Linienbaues und der Stationseinrichtung, der Gesetze über Gemeinde- und Provinzialverwaltung, öffentliche Arbeiten und Rechnungslegung u. s. w.

Für die Rechnungsbeamten bestehen, ihrer Sonderstellung entsprechend, eigene Prüfungen. Ebenso sind die Prüfungen für das Personal zweiter Klasse und für das Hülfspersonal besonders geordnet.

Wenn die Bestimmungen über diese Prüfungen streng gehandhabt werden, so ist anzunehmen, daß die Verwaltung sich tüchtige, bildungsfähige Kräfte heranzieht. Mit Hülfe derselben wird Italien, die Wiege der Telegraphie, seinen Platz unter den Kulturstaaten sicherlich auch in dieser Beziehung behaupten.



28. Die Insel Borkum.

Vor dem Ausflusse der Ems liegt die größte und fruchtbarste der die deutsche Nordseeküste entlang sich hinziehenden Inseln: die Insel Borkum. Diese vor Zeiten einen Flächenraum von wenigstens 20 Quadratmeilen umfassende Insel hat unter der Einwirkung wiederholter Stürme und Ueberfluthungen erst nach und nach ihre jetzige Gestalt erhalten. In ihrer früheren Ausdehnung zerfiel die Insel in vier Theile: Borkum, Juist, Band und Buise. Die Theile Band und Buise, südöstlich bz. östlich von Borkum, fanden, ersterer im vorigen, letzterer im 17. Jahrhundert ihren Untergang und nur die Insel Juist ist neben dem jetzigen Borkum von der ursprünglichen Fläche des Mutterlandes noch erhalten*).

Schon den Römern, welche die Ems von allen deutschen Flüssen am häufigsten besuchten, war die Insel bekannt, die sie Tabaria nannten. Plinius bezeichnet sie als die größte aller Nordseeinseln und nennt sie »Burchana«. Strabo nennt sie »Burchanis«.

Zu der Zeit, als Drusus in Deutschland eindrang, muß Borkum stärker als jetzt bevölkert gewesen sein; meldet doch die Geschichte, daß die Bewohner sich der Landung eines römischen Heeres unter Drusus mit bewaffneter Hand entgegensetzten. Seit der Erwähnung dieser Insel durch römische Schriftsteller ist uns eine nähere Kunde über Borkum ungefähr bis zum 12. Jahrhundert, in welchem ungewöhnlich hohe Sturmfluthen die ganze Nordseeküste verheerten, nicht überkommen. Es ist wahrscheinlich, daß die Sturmfluth vom 3. November 1170 die große Insel in vier Theile zerlegte**).

Aehnliche Veränderungen hat die ganze von der Nordspitze Hollands bis nach Jütland sich erstreckende Inselkette, deren Glieder eine mehr oder weniger innig verbundene Fläche festen Landes bildeten, erfahren. In alter Zeit zählte die vorgelagerte Inselkette etwa 25 Theile, jetzt sind ihrer nur noch sechszehn vorhanden, welche einer langsamen aber sichern Vernichtung durch die Meeresfluthen ausgesetzt sind.

Im Jahre 1793 litt Borkum unter allen Inseln insofern am stärksten, als besonders die Dünen herhalten mußten; der Sand wurde so massenhaft aufgewirbelt, daß er gleichsam stromweise den besten Theil der Insel überfluthete und Land, Wiesen und Gärten ruinirte.

Borkum, die seit mehreren Jahren ziemlich besuchte Badeinsel, zerfällt jetzt in zwei durch eine Dünenkette verbundene Theile, das Ostland und das Westland. Beide Inseltheile werden gegen Süden, Westen und Norden von hohen Sanddünen eingeschlossen. Der südlichste Dünenvorsprung sind die Woldedünen, durch eine Einsenkung von den Süddünen, welche sich in drei gleichlaufenden Zügen in ihrer ersten Hälfte bis zum Deiche hinziehen, getrennt. Die Süddünen nehmen von Norden nach Süden an Höhe zu und erreichen in der innerhalb des Deiches sich erhebenden Loogsten-Düne ihre höchste Spitze.

Ersteigen wir nicht ohne Mühe die mittlere Kette, so übersehen wir von hier das im Süden dieses Zuges von hohen Dünen eingeschlossene Kibitzthal oder

---

*) Anmerk. Arends, Ostfriesland und Jever; 1. Band, Seite 318 und 319. Emden 1818. Arends, Erdbeschreibung des Fürstenthums Ostfriesland, Seite 368. Emden 1824.

**) Anmerk. Arends, Erdbeschreibung des Fürstenthums Ostfriesland, Seite 367. Emden 1824.

die Kievietsdelle. Mit seinem Pflanzen- und Thierleben bildet es ein wahres Idyll in der Sandwüste. Diesem Thale schließt sich die Hauptmasse der Sanddünen an. Nicht ohne überraschende Eindrücke bewundert der Besucher diese Sandberge, welche sich bis zur Südwestecke der Insel vor seinem Blicke ausbreiten.

Den Süddünen folgen die Westdünen. Sie scheinen ihrem Untergange nahe zu sein; ist doch von der sich einst weit ins Meer hinaus erstreckenden mächtigen Kette, welche in dem jetzigen Borkumer Riff ihren Abschluß fand, nur noch ein unwesentlicher Theil verblieben. Diese Reste bilden mit dem Borkumer Riff die gefährlichste Stelle der ganzen Nordsee und manches Schiff mit vielen Menschenleben und Reichthümern ist hier zu Grunde gegangen. Hier tost eine starke Brandung; hoch nach oben spritzt in dichten Massen der weiße Gischt.

Jetzt ist nordwestlich von Borkum, 53° 51′ nördlicher Breite und 6° 26′ östlicher Länge von Greenwich, ein Feuerschiff ausgesetzt und warnt die Seefahrer des Nachts durch drei feststehende Lichter, des Tags durch ausgehängte schwarze Kugeln und Pyramiden an den drei Masten, und bei nebeligem Wetter durch Läuten mit der Schiffsglocke.

Den Westdünen schließen sich die Norddünen in drei Zügen unmittelbar an. Ihnen vorgelagert sind von der Dorfwiese bis zur inneren Dünenkette flache Vordünen, welche sich durch ihre Pflanzendecke gegen die höheren Dünen, die nur den Sandhafer aufkommen lassen, merklich abheben. Innerhalb dieser Vordünen liegt der s. g. Drinkeldoodenkarkhoff (Kirchhof der Ertrunkenen), wo die im Kampf mit dem Wasser umgekommenen, von den Wogen an's Land getragenen Menschen ihre Ruhestätte finden.

Hier liegt auch der »Vüürtorn«, ein mit Rasen überzogener Hügel, von welchem vor Erbauung des jetzigen Leuchtthurms ein mächtiges Feuer weit in die See hinausleuchtete.

Besteigt man die mittlere der Ketten, so schweift von hier aus das Auge ungehindert über die ganze Insel.

Zunächst sehen wir in der Ebene das Dorf mit seiner Kirche und seinem Leuchtthurme. Fruchtbare Felder und Gärten umgeben das Dorf. Frucht- und andere Bäume geben ihm ein freundliches Ansehen. Nach Norden öffnet sich dem Blick eine Sandwüste. Zwischen der mittleren und inneren Kette sehen wir ein langgestrecktes Thal, in welchem der Sanddorn üppig wuchert. Ein gebieterisches Halt wird dem Fuß, der sich einen Weg hindurchzubahnen versuchen möchte, von den wirr verschlungenen, mit scharfen Dornen bewaffneten Ranken geboten. Weiter gegen Westen erblicken wir eine hügelige Niederung, welche außer dem Sanddorn und der Silberweide Sumpfgräser hervorbringt. Die nördlichste dritte Kette fällt im Nordwesten steil zum Strande ab. Kein Pflanzenwuchs läßt hier den Dünen seinen Schutz vor dem Winde angedeihen, ungestört treibt dieser den Sand vor sich her, um ihn an dem östlichen Ende der Kette, zwischen den Halmen des dort üppig emporschießenden Sandhafers abzulagern und neue Dünen erstehen zu lassen.

Das Ostland gleicht fast ganz dem Westlande. Die Dünen, welche die Insel, wie schon erwähnt, im Süden, Westen und Norden umgeben, tragen dasselbe Gepräge, wie die Dünen des Westlandes, nur erreichen sie nicht die gleiche Höhe. An Stelle des auf dem Westlande liegenden Dorfes liegen hier in der Ebene einige Bauernhöfe, worunter derjenige am Fuße der Süddünen der größte Hof der Insel ist.

Das Klima der Insel ist feucht, aber mild. Der Winter tritt ziemlich streng auf und erst spät beginnt der Frühling. Im Sommer sind die Seewinde vorherrschend und gestalten mäßig warme Tage. Hier ist stets reine Luft und kein Wunder ist es, daß die Bewohner recht alt werden und bis in's höchste Alter hinein rüstig bleiben.

Die Insulaner sind echte, wahre Friesen. Ein hartes, rauhes, tüchtiges Geschlecht mit kräftigem Körper. Treue, Gastlichkeit und Ehrlichkeit sind die Hauptvtugenden der Insulaner; Eigensinn und zähes Festhalten am Alten ihre Hauptfehler. Unter seines Gleichen gern erzählend, ist der Insulaner wortkarg gegen Fremde. Wie überhaupt der Friese, so liebt auch er seine Heimath über Alles.

Im vorigen Jahrhundert stand Borkum in seiner höchsten Blüthe. Ueber tausend Bewohner*) zählte damals die Insel und Wohlstand war in jedem Hause. Zu dieser Zeit wurde von den Insulanern der Wallfischfang schwunghaft, hauptsächlich für Amsterdamer Rheder, betrieben. Im Herbste kehrte der Fischer in der Regel mit wohl gefüllter Kasse heim, als Siegeszeichen die riesigen Knochen des erlegten Fisches mitbringend. Manche Rippe und Kinnlade dieses Ungethüms, welche der Insulaner zur Einfriedigung seines Gartens benutzte, spricht heute noch von dieser goldenen Zeit.

Seitdem schwand der Wohlstand. Die Vernichtung des holländischen Handels, ferner die Wegnahme der ostfriesischen Schiffe durch die Engländer (1806), und endlich, um das Maß zu häufen, — die Kontinentalsperre entzogen den Borkumern jede Gelegenheit zum Verdienst und veranlaßten zahlreiche Auswanderung nach Amsterdam und Hamburg, in Folge dessen an hundert Häuser verlassen wurden**). Den Zurückbleibenden mochte die Insel wie ausgestorben erscheinen. Seit dieser Zeit legt sich der Insulaner auf Gartenbau, Viehzucht und Fischfang, besonders auf Schellfischfang, der aber nur in mäßigem Umfange betrieben wird und für den Handel von geringer Bedeutung ist. Es werden jährlich ungefähr 140,000 Schellfische, 7000 Seezungen und 3—4000 Schollen gefangen.

Borkum ist Station für das Rettungswesen zur See und hat zwei Rettungsboote.

Im Sommer ist auf Borkum ein Postamt III. in Wirksamkeit. Ein Telegraphenamt besteht ununterbrochen.

Eine Postanstalt (Postexpedition) wurde zuerst 1867 für die Dauer der Badezeit auf Borkum errichtet. Bis zu Anfang des Jahres 1867 bestand daselbst eine Briefsammlung: eine in dem vormaligen Königreich Hannover an Orten, an welchen es einer eigentlichen Postanstalt mangelte, von den Gemeinden nach Bedürfniß geschaffene Einrichtung, welche zuletzt den Verkehrsbedürfnissen der Insel in der Badezeit — von der zweiten Hälfte des Monats Juni bis Ende September — nicht mehr zu genügen vermochte.

Die Verbindung mit dem Festlande wird während der Badezeit durch die Emsdampfschifffahrtsgesellschaften, deren Schiffe zwischen Emden und Borkum bz. zwischen Leer und Borkum kursiren, und außerdem durch ein zwischen Emden und Borkum

*) Anmerk. Jetzt hat Borkum nur 617 Einwohner in 129 Häusern (1863 betrug die Zahl der Einwohner 490 und die Zahl der Häuser 98; 1871 dagegen 574 und 109).

**) Anmerk. Herm. Meier, die Nordseeinsel Borkum. C. J. J. Weber, Leipzig 1863.

kurstreendes Segelboot (Fährschiff) unterhalten. Diese Schiffe dienen auch zur Beförderung der Postsachen.

Die Zahl der in der Badezeit zurückgelegten Fahrten betrug:

	nach Borkum mittelst		von Borkum mittelst	
	der Ems-Dampfschiffe.	des Segelschiffes.	der Ems-Dampfschiffe.	des Segelschiffes.
1867	51	26	51	26
1869	56	29	56	29
1874	51	25	51	25
1875	58	23	58	23

In den Jahren 1868 und 1871 bis 1872 war die Zahl der Fahrten annähernd dieselbe. Im Sommer 1870 mußte die Schifffahrt bald nach dem Ausbruche des Krieges mit Frankreich eingestellt werden. Während der Badezeit 1873 fuhren die Ems-Dampfschiffe täglich nach Borkum und zurück. Außerdem wurden mittelst eines Dampfschiffes des Norddeutschen Lloyd »Paul Friedrich August« an einzelnen Wochentagen Personenfahrten zwischen Emden und Borkum ausgeführt. Außer der Badezeit gehört Borkum zum Landbestellbezirk des Postamtes in Emden. Die Landbriefbestellung erfolgt einmal wöchentlich durch den Führer des Segelboots (Fährschiffer), soweit Wind und Wetter die Verbindung mit dem Festlande gestatten.

Ueber den Umfang des Postverkehrs der Insel in und außer der Badezeit sind mehrfach Ermittelungen angestellt worden.

Es belief sich die Zahl der durch die Post vermittelten

	Briefsendungen mit Ausschluß der Geldbriefe.	Geldsendungen.	Packete.	Zeitungs-Nummern.
in der Badezeit				
1866 ankommend auf ..	1,444	60	95	nicht ermittelt.
1874 ankommend » ..	10,272	158	808	3627
1874 abgehend » ..	9,045	75	284	—
1875 ankommend » ..	10,741	102	922	4362
1875 abgehend » ..	9,975	60	305	—
und außer der Badezeit				
1866 ankommend » ..	644	26	64	nicht ermittelt.
1871 ankommend » ..	3,566	56	241	nicht ermittelt.

Einen nicht unwichtigen Platz nimmt Borkum in der Geschichte der Telegraphie ein. Als nordwestlichster Punkt Deutschlands wurde die Insel von den Ingenieuren

der Submarine Telegraph Company zu London zum Ausgangspunkte des ersten submarinen Telegraphen-Kabels, welches Deutschland mit England verband, ausersehen.

Das Kabel wurde 1858 gelegt, hatte zwei Adern, war in den Leuchtthurm eingeführt und konnte daselbst auf Apparat genommen werden, so daß Borkum mit Emden und der englischen Küstenstation Cromer sprechen konnte. Die Leuchtthurmwärter besorgten den Dienst, welcher neben den täglichen Versuchen auf Betriebsfähigkeit des Kabels nach beiden Seiten auch den internen Depeschendienst zwischen Borkum und dem Festlande umfaßte.

Das Kabel war nur einige Jahre im Betriebe und wurde im Herbst 1862 nach öfteren Unterbrechungen und vergeblichen Reparatur-Versuchen gänzlich aufgegeben.

Der französische Krieg brachte der Insel im Herbst 1870 die seit Unterbrechung der ersten Linie empfindlich entbehrte telegraphische Verbindung mit dem Festlande zurück, indem auf Veranlassung des Königlich Preußischen Kriegs-Ministeriums ein neues Kabel über Juist nach Norderney gelegt, und so die bereits zwischen Emden und Norderney bestehende Verbindung auch auf die beiden westlichen Inseln ausgedehnt wurde.

Ueber den Umfang des telegraphischen Verkehrs Borkums sind seit 1871 Ermittelungen angestellt worden. Danach betrug die Zahl der

	aufgegebenen Depeschen	angekommenen Depeschen	Summe.	wovon auf die Badezeit entfallen		Summe.
				aufgegebene Depeschen	angekommene Depeschen	
1871	1098	1049	2147	743	655	1398
1872	1078	890	1968	809	656	1465
1873	858	834	1692	586	566	1152
1874	1252	762	2014	883	508	1391
1875	1510	914	2421	960	589	1549

Auch die Vereinigte Deutsche Telegraphen-Gesellschaft wählte die Insel zum Landungspunkte ihres 1871 gelegten vieradrigen Kabels; sie ließ ein Kabelhaus bauen, welches man auf dem Fußwege nach dem Ostlande in der Nähe der Coupirung zwischen den beiden Inseltheilen antrifft. Während das von Juist kommende Kabel die Insel etwa von Norden nach Süden durchschneidet und 600 Schritte südöstlich von dem obengenannten Kabelhause das englische Kabel kreuzt, geht dieses in der Richtung von N.W. nach S.O. weiter durch die Fischerbalge über die große Sandbank, den Randzel, und durch die Oster-Ems nach Greetsyhl.

Als Badeinsel wird Borkum von Jahr zu Jahr mehr besucht. Es betrug die Zahl der Fremden in der Badezeit 1865: 1100, 1866: 800, und 1400 in der Badezeit 1871. In den folgenden Jahren ist der Besuch der Insel während der Badezeit annähernd derselbe geblieben. Unbestreitbar ist die Insel Borkum mancher andern Nordseeinsel vorzuziehen. Ihre Lage am Eingange der Nordsee bedingt einen stärkeren Wellenschlag, als auf den anderen Nordseeinseln. Die Luft ist rein und

kräftigend. Der Salzgehalt des Meerwassers ist gleich dem des atlantischen Oceans. Besonders reich ist das Wasser an animalischen und vegetabilischen Bestandtheilen, wodurch es seine geschmeidige Weichheit und schaumige Beschaffenheit erhält.

Zu gesunder Bewegung bieten die Wiese, die Dünen mit ihren Thälern und besonders der Strand ausreichend Gelegenheit.

Das täglich sich wiederholende Schauspiel von Ebbe und Fluth giebt ewig neue und unterhaltende Abwechselung. Bunte Muscheln, Seepflanzen, Quallen u. s. w. bieten dem Naturfreunde Gelegenheit, seine Sammlungen zu vervollständigen.

Von seinen verborgenen Schätzen giebt das Meer noch kleine Bernsteinstücke in allen möglichen Formen und Farben her. Nach jedem Nordwestwinde kann man solche Funde am Strande machen.

Es wird nicht ausbleiben, daß Borkum dereinst zu den besuchtesten Seebädern gehört.

---

89. Ansichten der Alten über die Verwendung der Holzarten.

Bekanntlich ist die Tränkung der Hölzer mit Stoffen, welche der raschen Fäulniß entgegenwirken, schon seit einigen Jahrhunderten erfunden, wenngleich erst die neuere Zeit wegen der bei den Telegraphenstangen und Eisenbahnschwellen gemachten Erfahrungen sich näher mit dem Gegenstande beschäftigt hat. Den Lesern des Archivs sind die verschiedenen Verfahrungsweisen der Stangenzubereitung für die Zwecke der Telegraphie bekannt. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, die Ansichten, welche die Alten in Beziehung auf die Verwendbarkeit der verschiedenen Holzarten erlangt hatten, in dem nachfolgenden Auszuge aus Plinius Naturgeschichte (XVI. 72 ff.) zusammenzustellen. Er sagt:

Bäume, welche abgeschält werden sollen, z. B. lange und runde, die man etwa in den Tempeln oder sonst als Rundholz verbrauchen will, werden am füglichsten gefällt, wenn sie ausschlagen; sonst läßt sich die Rinde nicht abnehmen, es entsteht unter derselben eine Fäulniß und das Holz selbst wird schwarz. Holz, welches zu Gebälke gebraucht werden soll, von welchem also die Axt die Borke abnimmt, wird am besten vom kürzesten Tage bis zum Favonius geschlagen; und ist man ja genöthigt, es früher zu fällen, mit Untergang des Arcturs, oder soll es noch zeitiger geschehen, der Leyer: nach der jetzigen neuesten Mode aber in der Sonnenwende. Die Tage dieser Gestirne sollen am gehörigen Orte angezeigt werden. Gemeiniglich ist man schon zufrieden, wenn die Bäume, die zu Zimmer- oder Tischlerarbeit bestimmt sind, nicht vor dem Abtrag der Frucht gefällt werden. Wenn die Eiche Robur im Frühjahr geschlagen wird, wird sie wurmstichig; fällt man sie aber in den kürzesten Tagen, so wird sie weder durchfressen noch krumm, da sie sich sonst leicht wirft und auch Risse bekommt. Die Eiche Suber bleibt diesen Unfällen ausgesetzt, wenn sie auch zur rechten Zeit gehauen wird. Der Mondwechsel hat hierin einen unendlich großen Einfluß, und man soll der Regel nach nie einen Baum zwischen dem zwanzigsten und dreißigsten Tag des Mondes fällen. Darüber ist man völlig einig, daß die Bäume am besten in der Zusammenkunft oder, wie einige sich ausdrücken, am Tage eines Interluniums, oder wie noch Andere sagen, eines schweigenden Mondes gehauen

werden, wenigstens gab Tiberius Cäsar Befehl, daß die zur Wiederaufbauung der abgebrannten naumachiarischen Brücke bestimmten Lärchenbäume in Rhätien nach dieser Regel gefällt werden sollten. Einige geben sie so: der Mond soll in der Zusammenkunft und zugleich auch unter der Erde sein, welches sich aber nur zur Nachtzeit ereignen kann. Fügt es sich, daß eine Zusammenkunft gerade auf den kürzesten Tag fällt, so soll das Holz, welches alsdann geschlagen wird, von ewiger Dauer sein, und dann folgt dasjenige, welches man fällt, wenn diese Zusammenkunft mit dem Untergange eines der vorhin genannten Gestirne zusammentrifft. Einige fügen noch den Aufgang des Hundes hinzu, und behaupten, daß das Holz, woraus der Gerichtsplatz Augusts gebauet ist, um diese Zeit gefällt sei. Bäume, welche zu Bauholz gebraucht werden sollen, müssen weder zu jung noch zu alt sein. Einige behauen sie rund umher bis nahe an das Mark, und lassen sie dann noch eine Zeit lang stehen, damit ihnen der Saft in der aufrechten Stellung gänzlich abfließe. Es verdient Bewunderung, daß die Flotte der Alten, welche der Imperator Duillius im ersten punischen Kriege kommandiren sollte, am sechszigsten Tage nach Fällung der Bäume schon auslief. Dagegen rüstete der König Hiero in eben diesem punischen Kriege, nach dem L. Piso, 220 Schiffe in 45 Tagen aus. Im zweiten punischen Kriege lief die Flotte vierzig Tage nach Anlegung der Axt aus. So viel beruhet darauf, wenn die Wahl der besten Zeit auch bei größter Eilfertigkeit nicht vernachlässigt wird.

Cato, in allen gemeinnützigen Kenntnissen der größte Mann, giebt in Absicht des Bauholzes noch folgende Regeln: »Zu einer Presse sollst du vorzüglich Holz von der schwarzen spanischen Tanne wählen. Ulmen, Fichten, Nußbäume und andere Holzarten werden im abnehmenden Monde, Nachmittags, wenn kein Südwind wehet, ausgegraben und ausgenommen. Das Holz ist zu Bauholz brauchbar, wenn die Früchte reif sind. Hüte dich, daß du es nicht durch bethaute Gegenden fährest oder darin bearbeitest.« Ferner sagt er gleich nachher: »Nur dann, wenn kein Mondschein ist oder im halben Monde darf ein Bauholz berührt, aber in dieser Zeit weder ausgegraben noch an der Erde abgehauen werden. In den nächsten sieben Tagen, in welchen der Mond voll wird, ist die beste Zeit, Bäume auszugraben. Hüte dich, daß du kein Holz behobelst, oder hauest, oder anrührest, das nicht trocken oder gefroren oder bethauet ist.« Der oben genannte Tiberius richtete sich auch beim Haarbeschneiden nach dem Neumonde. Varro aber giebt wider den Haarausfall zur Regel, daß man die Haare nach dem Vollmond beschneiden soll.

Wenn ein Lärchenbaum oder eine Tanne gefällt ist, entfließt ihnen der Saft noch lange. Sie sind die höchsten und geradesten unter allen Bäumen. Die Tanne schickt sich der Leichtigkeit halber vorzüglich gut zu Masten und Segelstangen. Beide, nebst der Fichte, haben das gemein, daß sie einen vierfachen, zweifachen oder auch wohl nur einfachen Adergang haben. Ihr inneres Holz läßt sich gut schneiden und zu Tischlerarbeit gebrauchen; die vierädrigen Bäume aber, welche Sachkundige gleich an der Rinde zu erkennen wissen, haben das beste und weichste Holz. Der Theil der Tanne, welcher zunächst über der Erde gestanden hat, ist ohne Aeste, wird gewässert, abgeschält und alsdann sapinisches Tannenholz genannt; der obere Theil ist knotig und hart wie Knüppelholz. Die Nordseite eines Baumes hat das stärkste Holz. Das Holz ist jederzeit schlechter, wenn der Baum an einem feuchten und schattigen Orte gestanden hat, und Bäume, welche frei stehen, geben ein festeres und dauerhafteres. Zu Rom giebt man daher der unteren Tanne den Vorzug

vor der obern*). Auch sind die Tannen in allen Ländern und bei allen Völkern nicht dieselben. Auf den Alpen und dem apenninischen Gebirge wachsen die schönsten, wie auch in Gallien auf dem Gebirge Jura und dem Vogesischen, auf Korsica, in Bithynien, Pontus und Macedonien. Die äneatische und arkadische ist schlechter, und die vom Parnaß und aus Euboea die schlechteste, denn diese sind astig, gewunden und faulen leicht. Die beste Ceder wächst auf Kreta, in Afrika und Syrien. Ein Holz, welches mit Cederöl angefeuchtet wird, greift weder Wurm noch Fäulniß an, und das Wachholderöl thut dieselben Dienste. In Hispanien, vorzüglich bei den Vaccäern, wird der Wachholderstrauch sehr groß, und überhaupt, er wachse, wo er wolle, ist sein Mark noch dichter als das Cedermark. Die sogenannten Windknorren, welche entstehen, wenn sich Aeste und Adern mit einander verwickeln, sind bei allen Bäumen ein offenbarer Fehler. In einigen finden sich, wie im Marmor, Knoten, oder Stellen, so hart wie ein eiserner Nagel, die der Säge schaden. Einige entstehen zufälliger Weise, wenn nämlich im Baume ein Stein oder ein Zweig eines anderen Baumes mit verwachsen ist.

Auf dem Markte zu Megara stand seit geraumer Zeit ein wilder Oelbaum, an welchen ehedem tapfere Männer ihre Waffen angeheftet hatten, die durch die Länge der Zeit ganz mit Borke überwachsen waren. Dieser veranlaßte den unvermeidlichen Untergang der Stadt. Das Orakel hatte sie gewarnt und gesagt, daß ihr Untergang erfolgen würde, sobald ein Baum Waffen gebäre. Dies geschah, als er gefällt wurde, denn man fand Beinschienen und Helme darin. Durch Steine, welche in Bäumen gefunden werden, soll man unzeitige Niederkunften abwenden können. Der größte Baum, der je vorhanden gewesen ist, soll zu Rom gewesen sein. Er wurde mit anderem Bauholze angefahren, und Tiberius Cäsar ließ ihn auf der genannten naumachiarischen Brücke als eine Seltenheit niederlegen, und wo er auch lag, bis Prinz Nero den Bau eines Amphitheaters unternahm. Er war ein Balken von einem Lärchenbaum, 120 Fuß lang und durchgängig zwei Fuß dick, woraus sich die fast unglaubliche Höhe des ganzen Baumes bis zum Gipfel hin beurtheilen läßt. Zu meiner Zeit lag einer in den Gallerien am Volksversammlungsplatze, der vom Bau des Diribitoriums übrig geblieben war, und den Markus Agrippa als eine Seltenheit hatte liegen lassen; er war zwanzig Fuß kürzer und anderthalb Fuß dick. Eine sehr bewunderungswürdige Tanne sah man auf dem Schiffe, in welchem auf Prinz Cajus Befehl jener Obeliskus, der im vatikanischen Circus aufgestellt ist, nebst noch vier großen Steinmassen von eben der Art zum Fußgestell für denselben, aus Egypten angefahren wurde. Auf dem Meere ist gewiß ein solches Wunderding nie gesehen worden. Es hatte 120,000 Modius Linsen als Ballast geladen, war fast so lang als die linke Seite des ostiensischen Hafens, wo es auch Prinz Claudius mit den dreien darauf im Vorbeifahren aus puteolanischer Asche erbaueten und mitgebrachten ungeheuren thurmhohen Gebäuden versenken ließ. Der Mastbaum selbst war vier Menschenklafter dick. Nach der gewöhnlichen Sage kostet ein solcher Mastbaum 80,000 Sesterzen und darüber, die Tannenbäume zu Flößen aber gemeiniglich nur 40,000. Die Könige Egyptens und Syriens sollen sich in Ermangelung der Tannen der Cedern zum Schiffbau bedient haben. Die größte aller Cedern soll man

---

*) Infernas abies praefertur supernati. Die Tanne am tyrrhenischen Meere, welches das untere genannt wurde, wird der am oberen oder adriatischen vorgezogen.



auf Cyprus gefunden haben; Demetrius ließ sie zum Bau eines elfrudrigen Schiffes fällen, sie war 130 Fuß lang und hatte drei Klafter im Umfange.

Die Seeräuber Germaniens fahren in Kähnen, die aus einem einzigen ausgehöhlten Baume bestehen und zum Theil dreißig Menschen tragen.

Man hält dafür, daß das Holz vom Ebenbaum und Buxbaum — Bäume, die ihrer Natur nach nur dünn sind — das dichteste, mithin auch das schwerste unter allen Holzarten sei. Keines von diesen beiden schwimmt auf dem Wasser, sowie auch das Holz von der Eiche Suber und vom Lärchenbaum nicht schwimmt, sobald man die Rinde abgenommen hat. Der Lotosbaum, nämlich der römische, hat unter allen das trockenste Holz, alsdann die Eiche Robur, wenn ihr der Splint genommen ist. Der Letzteren Holz ist auch schwärzlich, doch noch mehr das Holz vom Cytisus, welches dem Ebenholze am nächsten zu kommen scheint, wiewohl Einige behaupten, daß der syrische Terebinthbaum noch schwärzer sei. Es ist noch ein gewisser Therikles berühmt, der aus dem Terebinthholze Becher zu drechseln pflegte, und auf der Drechselbank läßt sich auch die Güte einer Holzart am besten prüfen. Dieses Holz ist das einzige, welches gesalbt sein will, und durch Oel schöner wird. Wenn man welsche Nüsse oder Holzbirnen kocht, davon eine Brühe macht und die Holzarten damit bestreicht, so läßt sich ihre Farbe sehr verändern.

Alle diese eben angeführten Sorten sind derbe und fest. Dann folgt ihnen zunächst das Holz des Kornelbaums, ob es gleich dünner ist, als daß es zum Bauholz gerechnet werden könnte, und nur zu Radespeichen oder zu Holzkeilen und Nägeln statt eiserner dient. Ebenso verhält es sich mit der Eiche Ilex, dem wilden und zahmen Oelbaum, dem Kastanienbaum, dem Karpinus und der Pappel. Das Pappelholz ist masrig wie Masholderholz, schickt sich aber nicht gut zum Verarbeiten, weil kein Holz, das öfter behauen wird, dazu tauglich ist, denn durch das Behauen wird der Baum gleichsam verschnitten und verliert die Kräfte. Uebrigens hat das Holz der meisten der beschriebenen Bäume, und vorzüglich der Eiche Robur, eine solche Härte, daß man es nicht durchbohren kann, es sei denn, daß es vorher im Wasser gelegen hat, aber ein hineingetriebener Nagel läßt sich auch alsdann nicht herausziehen. In der Ceder haftet dagegen kein Nagel. Die Linde hat das weichste, und wie es scheint, auch das wärmste Holz, welches man daraus erweisen will, weil die Beile darin bald stumpf werden. Das Maulbeer-, Lorbeer- und Epheuholz, überhaupt alle Holzarten, aus welchen Feuerzeuge gemacht werden, sind warme.

---

40. Die neuesten Unterbrechungen der direkten unterseeischen Telegraphenverbindung zwischen England und Amerika.

Das Journal télégraphique bringt folgende auszugsweise Mittheilung über den im Telegraphic Journal enthaltenen Bericht, welchen Sir William Thomson und M. T. J. Bramwell über die jüngsten Unterbrechungen des direkten englisch-amerikanischen Kabels erstattet haben. Diese beiden Ingenieure, deren Namen genügende Gewähr für die sorgfältige und sachkundige Lösung der ihnen gestellten Aufgabe bieten, waren mit der Untersuchung der Bruchenden und der vier aus dem Meere aufgenommenen Stücke des Kabels betraut worden.

Das zuerst untersuchte Stück hatte östlich der Stelle gelegen, an welcher das Kabel am 27. September riß, unter der Breite von 45° 7′ 12″ und der Länge von 54° 21′ 24″, 128 Meter unter dem Meeresspiegel. Die Schutzdrähte, welche an der Rißstelle eine konische Gestalt zeigten, ein Beweis für die gute und wohlerhaltene Beschaffenheit des Metalls, ließen ebenso wie das ganze Aussehen des Kabelstückes mit Sicherheit schließen, daß der Bruch durchaus nicht von irgend einer mangelhaften Beschaffenheit des Kabels herrühren, oder durch Reibung oder Druck verursacht sein kann, sondern daß das Kabel und alle seine Drähte sich in vorzüglichem Zustande befanden und nur durch einen sehr heftigen Zug gerissen sein können. Dieser Zug muß einem Anker zugeschrieben werden, welcher zuerst westlich von der bezeichneten Stelle das Kabel gefaßt und nach Osten zu eine Strecke daran entlang geglitten sein muß, so daß die vorgedrückten äußeren Theile des Kabels eine Art Bauschung rings um das Ende herum bildeten. Diese Bauschung wird schließlich das Gleiten des Ankers aufgehalten haben, wie die Eindrücke auf den Schutzdrähten an dieser Stelle erkennen lassen, und diese Verhinderung des Ankers, weiterzugleiten, wird dann schließlich den Zug veranlaßt haben, der den Riß zur Folge hatte.

Ein gelegentlich der Wiederherstellung dieses ersten Bruches aufgenommenes Kabelstück zeigte sich in vollkommen gutem Zustande; es sah ganz wie neu aus, obgleich es fast 1½ Jahr auf dem Meeresgrund gelegen hatte.

Die Prüfung der beiden Enden des zweiten Bruches, der am 10. Dezember unter 44° 51′ 45″ Breite und 58° 52′ 0″ Länge bei einer Meerestiefe von 219 Meter stattfand, führte zu denselben Schlüssen, wie in dem ersten Falle. Die untersuchenden Beamten versichern, daß die Verletzung ein tadelloses Kabel betroffen hat, dessen Schutzdrähte durchaus wohlerhalten waren, daß also auch hier ein heftiger Zug die Ursache gewesen sein muß. Bei der Wiederherstellung wurden etwa 22 Kilometer des Kabels aufgenommen und am Bord des »Faraday« bei Gravesend einer Prüfung unterzogen. Sie wurden zusammengerollt und bildeten 4 Lagen, von denen nur die oberste sichtbar war. Diese letztere wurde aufs Genauste geprüft und ohne jede Spur einer Beschädigung, weder an den Schutzdrähten noch an den inneren Theilen befunden.

Abgesehen von dem verschwundenen weißen Anstrich, womit man die Kabel neuerdings versieht, um ein Aneinanderheften der einzelnen Windungen (Schläge) zu verhüten, war das Aussehen durchaus das eines ganz neuen, zum ersten Male auf dem Schiffe aufgerollten. Nur die letzten Schläge am Ende zeigten eine leichte Abnutzung in Folge der Reibung auf dem Meeresgrund im Moment des Aufnehmens. Angesichts dieses vorzüglichen Zustandes der obersten Lage erschien es unnöthig, auch die andere behufs eingehender Prüfung abzuwickeln, besonders da, soviel man von der Mitte der Rollen aus sehen konnte, auch diese denselben guten Zustand zeigten.

Es wurden nun weiter in den Werkstätten von Brown, Lenox & Co. Versuche zur Bestimmung der Zugkraft angestellt, welche zur Zerreißung dieses Kabels nöthig gewesen ist. Die Resultate, die man an den dieser Prüfung unterworfenen Kabelproben erhielt, ergaben den Widerstand des Kabels gegen eine senkrecht wirkende Zugkraft, gleich 7 Tonnen. Sir William Thomson und M. Bramwell erklärten, die Güte des Kabels sei eine ganz vorzügliche; sie überzeugten sich durch die gemachten Erfahrungen und angestellten Prüfungen, daß es eine außerordentliche Festigkeit besitzt, während der fast anderthalb Jahre seit der Legung keinerlei Verschlechterung erfahren hat und daß die Brüche nicht durch Schadhaftwerden, Abscheuerung,

Reibung, oder ähnliche Einflüsse, sondern durch eine nicht vorauszusehende anderweite (von Außen kommende) Kraft herbeigeführt sein müssen. Auch die Guttapercha des Kabels befand sich an allen Stellen, wo sie bloßgelegt und untersucht wurde, in vorzüglicher Verfassung. Der Assistent des Sir William Thomson, M. Bottomly, hat die vom »Faraday« aufgenommenen 22 Kilometer Kabel untersucht und einen Isolationswiderstand von 383 Megohms auf die Seemeile bei 75° F. gefunden, woraus folgt, was schon bei dem vorzüglichen äußeren Zustand vorauszusehen war, daß sich keine Fehlerstelle im Kabel befindet.

Was nun die vermuthliche Ursache der Zerreißungen des Kabels war, darüber giebt der Bericht keinen bestimmten Aufschluß.

Das direkte englisch-amerikanische Kabel erlitt am 23. Januar in der Breite von 42° 45′, bei einer Meerestiefe von etwa 183 Meter zum dritten Male eine Unterbrechung, welche wieder vom »Faraday« im Laufe des Februar hergestellt wurde. Dieses Mal trugen die Rißenden die Spuren von 3 bis 4 Axtschlägen. Auch in diesem Falle scheint ein Anker an dem Kabel hängen geblieben zu sein, das letztere in die Höhe gezogen und durchschnitten zu haben. Die Direct United-States-Cable-Company hat eine Belohnung von 1000 Pfd. St. auf die Nachweisung des schuldigen Schiffes ausgesetzt.

---

41. Bemerkungen zu dem Aufsatze: „Zur Anlage unterirdischer Telegraphenleitungen" in Nr. 6 des Archivs.

Von Herrn Telegraphen-Direktionsrath Dr. Dehms in Constanz.

In dem oben bezeichneten Aufsatze macht Herr Telegraphen-Sekretär Hottenroth einen Vorschlag, wie den schädlichen Einflüssen, welche die Ladungserscheinungen von unterirdischen Kabeln auf die Correspondenz ausüben, zu begegnen sei. Insofern sein Vorschlag darauf hinausgeht, an einzelnen Stellen des Kabels Apparate, Relais und Condenser, einzuschalten, welche die erforderlichen Hülfsleistungen ausführen sollen, bedient er sich für seinen Zweck der wesentlichsten Eigenschaft, durch welche unterirdische Kabel sich von submarinen unterscheiden, nämlich der Möglichkeit, das Kabel an beliebigen Stellen zu erreichen, Apparate mit demselben zu verbinden und diese zu überwachen. Indessen wird der beabsichtigte Zweck mittelst der vorgeschlagenen Einrichtung gleichwohl nicht zu erreichen sein.

Sobald ein solches Relais, wie Herr Hottenroth sie in die Leitung zu schalten vorschlägt, anspricht, wird der Leiter des Kabels an der betreffenden Stelle mit der einen Belegung eines Condensers verbunden, dessen andre Belegung zur Erde abgeleitet ist. Herr Hottenroth sagt nun: »Der Condensator wird die Stromstärke des jetzt bereits geladenen Kabels wenig ändern und tritt noch nicht in Wirksamkeit.« — Der Ausdruck »Stromstärke des Kabels« mag der Kürze wegen und unter der Voraussetzung zugelassen werden, daß damit nicht ausgedrückt werden soll, das Kabel habe den stationären Zustand bereits erreicht. Denn es würde eine außerordentlich langsame Zeichengebung bedingen, wenn man den Eintritt desselben bei jedem Signal abwarten wollte..

In welchem Grade nun durch Anlegung des Condensers die Stromstärke des Kabels geändert wird, hängt lediglich von der Capacität des Condensers ab; je

größer diese, desto größer die Aenderung, auf alle Fälle wird aber durch den Condenser eine Störung der sonst regelmäßig verlaufenden Stromwelle herbeigeführt.

Die zweite Annahme, daß der Condenser dabei noch nicht in Wirksamkeit trete, steht in Widerspruch mit dem unmittelbar vorher Gesagten, da von einer (wenn immer geringen) Aenderung der Stromstärke, also doch von einer Wirkung des Condensers die Rede ist. In der That wird sich auch der Condenser laden, und zwar entsprechend der zwischen dem betreffenden Punkte des Stromkreises (U der Skizze auf Seite 162) und der Erdplatte in jedem Augenblicke vorhandener Potentialdifferenz. Die hierzu nöthige Elektricität wird dem Kabel entzogen und muß aus der Batterie ersetzt werden, was eine Verzögerung der Stromwelle für die Ankunftsstation, mithin im Allgemeinen die Gefahr einer Verzögerung in der Zeichengebung zur Folge hat.

Wird nun auf der gebenden Station die Entladung eingeleitet, so wird der Strom in den Relais sofort schwächer, als er bei weiterer Dauer der Stromgebung sein würde, und zwar um so mehr, je näher das nunmehr das Kabel durchschreitende Maximum der Stromwelle rückt. Kommt das Maximum nahe genug an ein Relais, so beginnt endlich die rückgängige Bewegung des Hebels, etwas später verläßt auch die Contactfeder den Arbeitscontact, und der Condenser, welcher nahezu dem erwähnten Maximum entsprechend geladen ist, ist nun vom Kabel getrennt. Es kommt jetzt darauf an, ob der Hebel früh genug den Ruhecontact erreicht, oder ob, ehe dies geschieht, das Maximum auf seinem schnellen Gange so weit vorgeschritten ist, daß der nunmehr entgegengesetzt gerichtete Strom im Relais den Hebel desselben von Neuem anlegt. Geschieht Ersteres, so entladet sich der Condenser ohne weiteren Schaden über den Ruhecontact zur Erde, im letzteren Falle aber wird der weitaus größte Theil der Ladung des Condensers ebenso wie die Kabelladung selbst durch das Kabel seinen Weg nehmen müssen. Den Eintritt dieses Falles mit Sicherheit zu verhindern erscheint schwierig in Rücksicht auf die dem Relais sonst auferlegte Thätigkeit, und liegt somit die Gefahr nahe, daß unter Umständen die eingeschaltete Vorrichtung gerade das bewirkt, was sie verhindern soll, nämlich eine Verzögerung in der Entladung des Kabels durch Vermehrung der Menge der zu entladenden Elektricität.

Daß der letzt erwähnte Nachtheil durch Anwendung polarisirter Relais vermieden werden kann, liegt auf der Hand. Solche scheinen jedoch von Herrn Hottenroth nicht beabsichtigt zu sein und würden auch dem Betriebe des Kabels von vorn herein die unzulässige Beschränkung der Anwendung gleichgerichteter Ströme auferlegen. —

Auch ohne näher auf die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Einrichtung einzugehen, erweist eine allgemeine Betrachtung, daß dieselbe nicht geeignet ist, den Zweck zu erreichen. Durch dieselbe wird der Widerstand und die Ladungsfähigkeit des das Kabel enthaltenden Theiles des Stromkreises vermehrt, es werden also diese beiden Größen in einem Sinne abgeändert, welcher eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kabels nicht zur Folge haben kann.

---

12. Englische Küsten-Nebelsignale.

Von F. Perels, Justizrath und Marine-Auditeur.

(Aus den Annalen der »Hydrographie und maritimen Meteorologie«.)

Die Strandung der deutschen Dampfer »Schiller« und »Deutschland« an der englischen Küste im Laufe des vorigen Jahres hat zu mannigfachen, theils amtlichen, theils nichtamtlichen Erörterungen über die Ursachen dieser mit dem Verlust von so vielen Menschenleben verbundenen Katastrophen Anlaß gegeben, und gelegentlich beider Fälle ist auch das Nebelsignalwesen an der englischen Küste zum Gegenstand einer Kritik gemacht worden. Die Wichtigkeit der Sache und die nicht selten ohne hinreichende Kenntniß der faktischen Verhältnisse gefällten Urtheile sind die Veranlassung der folgenden Darstellung. Leider muß von einer vergleichenden Betrachtung dieses Gegenstandes mit den Verhältnissen an der deutschen Küste zur Zeit Abstand genommen werden, da hier Nebelsignal-Apparate nicht existiren; das Bedürfniß ist indeß bereits anerkannt und die preußische Regierung hat zunächst vor einigen Monaten versuchsweise einen Apparat auf Bülck, bei der Einfahrt der Kieler Bucht, aufstellen lassen.

Die Sicherheit der Schifffahrt in der Nähe der Küsten Großbritanniens und Irlands ist der Fürsorge des Handelsamtes anvertraut; dieser Behörde liegt die oberste Verwaltung des gesammten Lootsenwesens und der Seeschifffahrtszeichen ob; das Leuchtfeuerwesen im Besonderen und in Verbindung damit die Nebelsignal-Einrichtungen, werden unter der Oberleitung des Handelsamtes in jedem der drei Königreiche von einer technischen Behörde verwaltet, in England vom Trinity House, in Schottland von den Kommissären der nördlichen Leuchtfeuer, in Irland von den Kommissären der irischen Leuchtfeuer.

Wenn das Bestreben des Handelsamtes, die britischen Küsten mit einer möglichst großen Zahl von Nebelsignal-Apparaten zu versehen, und dadurch den Anforderungen der Seeschifffahrt Rechnung zu tragen, auch erst in den letzten Jahren in den Vordergrund getreten ist, so kann doch konstatirt werden, daß auch vordem nicht Geringes geleistet ist, während in anderen Ländern des nördlichen Europas, insbesondere an den Küsten der Nord- und Ostsee, dieses Feld noch heute vollständig brach liegt.

Es waren bis zum Jahre 1873 beschafft:

I. In England.

1) Glocken mit Maschinenwerk ..	19
2) Signalkanonen	3
3) Nebelhörner mit calorischem oder Dampf-Maschinenwerk ...	6
4) Gongs	36
5) Glockenbojen	12

II. In Schottland.

1) Glocken mit Maschinenwerk ..	3
2) Glockenbojen	2

III. In Irland.

1) Glocken mit Maschinenwerk ..	10
2) Signalkanonen	1
3) Nebelhörner mit calorischem Betrieb	1
Zusammen Apparate ..	93

Die Ausgaben für die Anfertigung und Aufstellung der Apparate, bz. die Errichtung der für dieselben erforderlichen Gebäude beliefen sich in England seit dem Jahre 1841, in welchem die erste Glocke mit Maschinenbetrieb und continuirlichem Schlag zu Maplin Lighthouse an der Themse errichtet wurde:

1) für Glocken auf	4,745 £	4) für Gongs auf	144 £
2) für Kanonen auf	2,962 »	5) für Glockenbojen auf ..	1,759 »
3) für Hörner auf	5,865 »	zusammen	15,475 £

Die Preise für die Apparate der verschiedenen Arten stellten sich pr. pr. für Glocken auf 77 bis 722 £, für Geschütze auf 655 bis 1396 £, für Hörner auf 190 bis 2175 £, für Gongs auf 4 £, für Glockenbojen ausschl. Moorings auf 146 £ das Stück.

Einen ganz neuen Aufschwung nahm das Küsten-Nebelsignalwesen seit dem Jahre 1872, nachdem sich die Ueberzeugung Bahn gebrochen, daß eine rationelle Fortentwickelung nur auf der Basis methodisch angestellter Versuche und wissenschaftlicher Forschungen möglich sei.

Um nach dieser Richtung hin zunächst auch die Erfahrungen im Auslande kennen zu lernen und nutzbar zu machen, wurde im Sommer 1872 eine Kommission der Brüderschaft des Trinity House nach Nordamerika entsandt, um das Nebel-Signalwesen in Canada und in den Vereinigten Staaten kennen zu lernen; diese Kommission fand durch die äußerst bereitwillige Unterstützung der Aufsichtsbehörden in Quebeck sowohl wie in Washington Gelegenheit, die umfassendsten Informationen einzuziehen.

Im folgenden Jahre nahm auf Veranlassung des Trinity House Professor Tyndall, der wissenschaftliche Consulent dieses Instituts, mit mehreren Mitgliedern desselben in der Zeit vom 19. Mai bis 25. November bei South Foreland in systematischer Weise eine Reihe von Versuchen mit Signalapparaten verschiedener Art vor; die Apparate waren Hörner mit calorischem Betrieb, Dampfhörner, Dampfpfeifen, Luftpfeifen, Geschütze (ein 18pfündiges langes Rohr, eine 5½zöllige Haubitze, ein 13zölliger Mörser) und die Sirene. Hieran schlossen sich die in den Jahren 1874 und 1875 gleichfalls auf Veranlassung des Trinity House vom Oberst Campbell, Superintendent der Königlichen Geschützfabriken, speziell mit Geschützen vorgenommenen Versuche, welchen zum Theil auch Professor Tyndall und Mitglieder der Behörde beiwohnten.

Die wichtigsten Resultate der Untersuchungen lassen sich dahin zusammenfassen:

1. Die frühere Annahme, daß Nebel für die Fortpflanzung des Schalles ungünstig sei, ist widerlegt, und es ist klar erwiesen, daß gerade dicker Nebel für die Fortpflanzung der Töne hervorragend günstig ist, weil die Atmosphäre in diesem Zustande am meisten homogen ist; ingleichen wachsen die Töne bei starkem Regen und Schneesturm. Es folgt daraus, daß derjenige Zustand der Atmosphäre, welcher die Anwendung akustischer Nebelsignale am Meisten nothwendig macht, auch der günstigste für ihre wirksame Anwendung ist. Die Hörweite der Signale wird daher auch meist in der Praxis eine größere sein, als bei den in der Regel bei mehr oder weniger klarem Wetter vorgenommenen Versuchen.

2. Starker contrairer Wind hindert die Fortpflanzung selbst der stärksten Töne auf beträchtliche Entfernung; bei mäßiger Brise sind selbst bei sonst ungünstigen Verhältnissen für die Fortpflanzung des Schalles Signale noch auf 2 bis 3 Meilen hörbar, bei Nebel erheblich weiter.

3. Die Hörweite der Signale ist auch sonst von sehr mannigfachen Verhältnissen der Atmosphäre abhängig, namentlich auch von der Temperatur.

4. Was die Aufstellung der Apparate anbetrifft, so wird empfohlen, sie in beträchtlicher Höhe über dem Meeresspiegel zu placiren, um die Abschwächung des Schalls durch das Brausen der Wellen am Strand, durch das Geräusch der Raddampfer u. s. w. zu vermeiden; ferner soll bei der Aufstellung darauf Rücksicht genommen werden, daß der Schall sich nicht bricht.

5. Die Wirkungen der verschiedenen Apparate sind zwar sehr variable gewesen, ohne Zweifel aber nimmt die Amerikanische Sirene den ersten Platz ein; die Anwendung der calorischen Maschine zum Betrieb derselben scheint aus Rücksichten für die Sicherheit, sowie vom ökonomischen Gesichtspunkte aus besonders empfehlenswerth. Es mag hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß die Einführung der Sirene, eines Apparates, welcher ursprünglich zum Zweck der genauen Bestimmung der absoluten Schwingungen der Töne konstruirt war, als Nebelsignal-Instrument dem Professor Henry, Vorsitzenden des Leuchtfeuerwesens in Washington, zu danken ist.

Für Feuerschiffe erscheint die Sirene wegen des großen Umfangs des Apparats nicht zweckmäßig.

Von den sonstigen Apparaten haben sich die durch calorische Maschinen in Betrieb gesetzten Lufthörner (oder Trompeten) gut bewährt; ihre Anwendung ist nicht mit Gefahr verbunden, wenig kostspielig und leicht.

Die Dampfpfeifen dagegen haben sich nicht als praktische Instrumente erwiesen, ihre Signale stehen weit hinter den übrigen zurück.

6. Was die Geschütze anbetrifft, so sind die Nachtheile folgende: der Ton ist von so kurzer Dauer, daß er leicht überhört werden kann; ein momentaner Windstoß kann verhindern, daß er gehört wird; ingleichen kann er durch anderweitige lokale Verhältnisse leicht erstickt werden. Bei contrairem Wind ist die Abschwächung des Schalls eine verhältnißmäßig sehr erhebliche; dazu kommt die Schwierigkeit der Geschützbedienung. Die Hauptvortheile sind der laute Knall und die Mitwirkung des Blitzes als optisches Signal.

Es hat sich nämlich die auffallende und meines Wissens nach wenig bekannte Thatsache ergeben, daß der Blitz eines Kanonenschusses durch den Nebel hindurch häufig (vermuthlich wohl nur bei contrairem Wind) noch auf eine Entfernung sichtbar ist, wo der Schall gar nicht mehr gehört wird, wo auch ein Leuchtfeuer längst nicht mehr erkennbar ist. Diese Erscheinung ist um so beachtenswerther, als die Möglichkeit einer Täuschung über die Richtung, aus welcher ein erkennbares optisches Signal kommt, ausgeschlossen ist, während erfahrungsmäßig die akustischen Signale hinsichtlich der Orientirung über ihren Ausgangspunkt keineswegs immer einen zuverlässigen Anhalt geben. Tyndall macht deshalb auch darauf aufmerksam, daß eine möglichst starke Intensität des Lichts bei den Kanonenschüssen anzustreben sei, daß die Bedingungen hierfür namentlich die Anwendung feinkörnigen Pulvers und eine schnelle Verbrennung seien, und daß vielleicht das bloße Abbrennen einer Quantität Pulver oder Schießbaumwolle in gewissen Intervallen sich als ein sehr einfaches und nützliches Nebelsignal erweisen könne.

Jedenfalls sieht Tyndall das Geschütz als ein Nebelsignal-Instrument ersten Ranges an und giebt von den zu den Versuchen benutzten der Haubitze mit 3pfündiger Ladung den Vorzug, befürwortet aber gleichzeitig die Konstruktion einer besonderen Nebelsignal-Kanone.

Die vom Oberst Campbell angestellten Versuche haben sich demnächst noch speziell gerichtet auf das Material und die Form der Geschütze und die Feststellung der geeignetsten Munition; es wird ferner die Aufstellung der Geschütze vor parabolischen Reflektoren empfohlen; Schießbaumwolle erscheint zweckentsprechender wie Pulver, weil bei der Verwendung einer Quantität Schießbaumwolle desselben Gewichts der Knall lauter und der Blitz heller ist; freilich ist Pulver relativ wohlfeiler.

7. **Unter den verschiedenen Apparaten sind für den Seemann mit Sicherheit nur die Kanonen von den übrigen zu unterscheiden.** Es hat sich ergeben, daß selbst die geübtesten Beobachter nicht im Stande sind, auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 Meilen noch den Schall des Horns, der Sirene und der Pfeife, besonders bei tiefer Stimmung der Instrumente, zu unterscheiden.

Soweit es also auf Unterscheidungen ankommt, sind bei solchen Instrumenten allein zuverlässige Mittel: verschiedene Länge der Intervalle oder verschiedene Dauer der Töne.

8. Was die Intervalle und **die Dauer der Signale** im Besonderen betrifft, so ist die Praxis darin eine sehr verschiedene. Die Glocken schlagen zum Theil kontinuirlich, zum Theil geben sie mehr oder weniger (mindestens 6) Schläge in der Minute; die Hörner geben entweder einen kurzen Stoß oder einen langen Ton von 5 Sekunden in Intervallen von 10 bis 45 Sekunden. Die Geschütze feuern für gewöhnlich jede halbe Stunde einen Schuß ab; wenn die Postdampfer fällig sind aber alle 15 Minuten.

Trinity House erachtet neuerdings mit Rücksicht auf die Dampfschifffahrt es für erforderlich, daß alle 5 Minuten ein Schuß abgegeben wird; für die übrigen Signale wünscht Tyndall Intervalle von höchstens 30 Sekunden.

9. Sehr beachtenswerth ist die Warnung Tyndalls vor optimistischen Verheißungen auf diesem Gebiet; er erinnert an Faraday's Ausspruch, daß ein falsches Versprechen für den Seemann schlimmer sei, als gar keines. Unsicherheit sei sein größter Feind, Sicherheit liege nur in der Gewißheit.

Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen ist die englische Behörde bestrebt, die Küsten des Landes mit einem möglichst dichten Cordon von Nebelsignal-Apparaten zu versehen. Für die Etatsperioden 1874/75 und 1875/76 wurden zu dem Behufe 33,650 £ ausgesetzt, von denen bis zum vorigen Sommer bereits 22,000 £ verwandt waren; die Zahl der errichteten und der in diesem Jahr noch fertig zu stellenden Apparate beläuft sich auf 32, von denen die Hälfte für Feuerschiffe bestimmt ist.

Was die neueren Preissätze anbetrifft, so ergeben die Akten des Handelsamtes, daß sich der Preis der Nebelhörner mit calorischem Maschinenbetrieb (doppelter Apparat), einschließlich der Kosten für die Montirung an Bord der Feuerschiffe, auf ungefähr 1200 £, der der Sirene (doppelter Apparat) nebst allem Zubehör, Gebäude u. s. w. auf 2500 bis 3500 £ stellt.

Die Firma A. und F. Brown in Newyork offerirte im Juni 1874 der Schottischen Leuchtfeuerbehörde:

1) calorische Maschinen mit Patentsirene zweiter Klasse und Trompete für 4900 Dollars,

2) größere mit Patentsirene erster Klasse und Trompete für 6900 Dollars,
3) Dampfsirene für 2000 bis 3600 Dollars.

In ihrem Bericht über die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gesammelten Erfahrungen weist die Kommission des Trinity House auf das übermäßige Vertrauen hin, welches in die Zuverlässigkeit der Nebelsignale gesetzt wird; es wird konstatirt, daß die Dampfer wie toll durch den dicksten Nebel darauf losfahren, gänzlich unbekümmert um die Folgen einer so unverantwortlichen Handlungsweise; Kollisionen sind demgemäß auch an der Tagesordnung. An der Küste der Vereinigten Staaten ist der Normalzustand der Atmosphäre mindestens für die eine Hälfte des Jahres Nebel, und Rheder sowohl wie Kapitäne finden darin keinen Grund, die Schnelligkeit der Fahrten einzuschränken; sie laufen eben das damit verbundene Risiko.

Auch in einem Memorandum über die bei South Foreland angestellten Versuche wird auf die große Unsicherheit und die akustischen Täuschungen hingewiesen, die ungeachtet aller wissenschaftlichen Fortschritte und der Vervollkommnung der Apparate doch nicht zu vermeiden sind. Eine auch nur einigermaßen zuverlässige Schätzung der Entfernung der Signalstation gehört in der Regel zu den Unmöglichkeiten, weil, wie oben dargelegt, die Fortpflanzung des Schalls von zu mannigfachen Faktoren abhängig ist. Es wird daher die allergrößte Vorsicht und Besonnenheit bei dickem Wetter empfohlen, und vor Allem davor gewarnt, im Vertrauen auf die akustischen Signale mit voller Fahrt zu laufen und darüber des Seemanns besten Freund und Führer, »das Loth«, zu vernachlässigen.

Diese Warnung erscheint um so beherzigenswerther, als ohne alle Frage die Zahl der lediglich in Folge zu schnellen Fahrens bei Nebel vorkommenden Kollisionen und Strandungen eine außerordentlich große ist; Professor Tyndall giebt den Rath, stets, sobald ein Nebelsignal gehört wird, besonders vorsichtig zu sein, weil man dessen Ausgangspunkt auf nicht weiter wie 2 bis 3 Seemeilen schätzen dürfe, und vor Allem zu lothen.

II. Kleine Mittheilungen.

Ein Postprivilegium des Königs Johann Sobieski von Polen. Lissa (polnisch Leszno), bis zum Anfange des 16. Jahrhunderts ein elendes Dorf, demnächst aber in Folge Einwanderung böhmisch-mährischer Brüder zu einiger Bedeutung gelangt, wurde im Jahre 1534 mit städtischen Rechten versehen. Während der Deutschland und Böhmen verheerenden Religionskriege ein Zufluchtsort vieler aus Böhmen vertriebener Reformirten und aus Schlesien geflüchteter Lutheraner, gedieh die Stadt alsbald zu großer Blüthe, so daß sie bereits im Jahre 1631 unter die Zahl der größeren mit mancherlei Freiheiten begnadeten Städte aufgenommen wurde. Schwere Prüfungen legte demnächst zwar der schwedisch-polnische Krieg der aufblühenden Stadt auf; aber sie erholte sich bald wieder zu ihrer früheren Bedeutung und zählte um das Jahr 1680 mehr Einwohner als je zuvor. Es blühten die Künste, die Manufacturen, der Handel. Weithin reichten die Verbindungen der wohlhabenden und strebsamen Lissaer Kaufleute.

Um diese Zeit war es, wo der Stadt, in welcher inzwischen die deutsche Sprache

die herrschende geworden war, ein Privilegium ertheilt wurde, welches, für den Postmann von Interesse und für die Geschichtsforschung der Provinz Posen nicht ohne Bedeutung, werth sein dürfte, der Vergessenheit entrissen zu werden.

Wir lassen eine Uebersetzung dieses in lateinischer Sprache abgefaßten Privilegiums, dessen Urschrift unter alten Papieren des Magistrats zu Lissa neuerdings aufgefunden worden ist und nunmehr im Königl. Archiv zu Posen verwahrt liegt, hier folgen:

Johannes III. rgg. König von Polen, Großherzog von Lithauen, Rußland, Preußen, Slavonien, Samogitien, Kiew, Volhynien, Podolien, Podlachien, Liefland, Smolensk, Severin, Czernichowitz u. s. w.

Wir erklären durch Gegenwärtiges Allen, denen daran liegt, im Ganzen und im Einzelnen:

Da unter den sonstigen nützlichen Einrichtungen anderer Reiche und Herrschaften die Einrichtung einer regelmäßigen Post nicht den letzten Platz einnimmt, derzufolge nicht nur alle Handels-, sondern auch die öffentlichen Geschäfte ohne erheblichen Zeitaufwand oder Verlust betrieben werden können; und da die Erfahrung zeigt, von wie günstiger Wirkung die auf das Postwesen bezüglichen Bestimmungen des von unseren erlauchten Vorfahren gegebenen, im Reichstage vom Jahre 1620 angenommenen Gesetzes gewesen ist, so haben wir auf die unterthänigste Bitte, auch der gegenwärtig unserem Reiche zugehörigen Stadt Lissa die Vortheile einer solchen Einrichtung angedeihen zu lassen, in Berücksichtigung, daß dieser von hervorragenden Kaufleuten und Handwerkern bewohnten Stadt eine bequemere Beförderung der Briefe in der That nutzbringend sein müßte, uns gern entschlossen,

der genannten Stadt hiermit kraft unserer Königl. Vollmacht das Recht zu ertheilen und zu verleihen, nach dem Beispiel anderer Städte in diesem Reiche nach Maßgabe der Grundsätze in der Verfassung vom Jahre 1620 Posten zu errichten.

Demgemäß soll die Stadt Lissa die Befugniß haben, von dieser Stadt aus nach beliebigen anderen Städten ordentliche Posten anzulegen und den Postmeister nach eigenem Ermessen zu bestellen, sei es aus den Bürgern dieser Stadt, sei es aus auswärtigen Personen; mit der alleinigen Bedingung, daß der zu Wählende ein hervorragender, unterrichteter, gewandter und rechtschaffener Mann sei; alles dieses jedoch unbeschadet der Rechte des General-Postmeisters unseres Reichs.

Indem wir dieses zur Kenntniß bringen Allen, denen daran liegt, vornehmlich aber unseren hohen Beamten und Postmeistern, von letzteren namentlich dem Thorner und Posener, so wollen und befehlen wir, daß die genannten Beamten dieses durch gegenwärtiges Privilegium der vorgenannten Stadt Lissa verliehene Postrecht getreulich beachten, darüber wachen, daß es auch von ihren Untergebenen beachtet werde und Sorge tragen, daß die Warschauer Post sowie die Post aus Preußen und aus Breslau auf keinem anderen als dem bisher eingehaltenen Wege befördert werde, nämlich über Thorn, Posen und von da nach Lissa, Neu-Bojanowo und Rawitsch; daß sie ferner darauf halten, daß die Posten beständig durch diese Städte hierher geleitet werden.

Nicht anders soll es sein bei Unserer Ungnade. Zu dessen Beglaubigung

soll dieses von uns eigenhändig unterzeichnete Schreiben mit Unserem Königl. Insiegel versehen werden.

Gegeben zu Warschau während des Reichstages am 27. April des Jahres 1683, im 9. Jahre Unserer Regierung. Joannes Rex.

Welchen Gebrauch demnächst die Stadt Lissa von vorstehendem Privilegio gemacht hat, darüber fehlen nähere Nachrichten. Die Durchforschung der im Königl. Archiv zu Posen verwahrten Raths-Protocolle der Stadt Lissa hat nur die Auffindung folgender Bemerkung zur Folge gehabt:

4. Martis 1688

wurde mit Herrn Peter Woyde des Raths allhier das Post-Ambt conferiret und dabei vor die Rathßbriefe wie auch allselbige Collegis, Beambt und Verwandte das freye Porto bedungen.

Peter Woyde also war der erste Postmeister von Lissa. In seiner Familie scheint die Postmeisterstelle erblich gewesen zu sein bis dahin, wo nach Vereinigung von Großpolen unter dem Namen: »Südpreußen« mit Preußen in Lissa im Jahre 1793 ein preußisches Post-Amt errichtet wurde. Zum wenigsten versichern ältere Bewohner Lissa's, daß dort zur Zeit der polnischen Landeshoheit auf dem jetzigen Kirchring ein in Erbverwaltung befindliches Post-Amt bestanden habe.

Süditalienische Dampfschifffahrt. Die Lücken, welche der vor Kurzem unter auffälligen Umständen erfolgte Sturz der italienischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft Trinacria in den italienischen Seeverbindungen herbeizuführen drohte, scheint erfreulicher Weise durch neue Unternehmungen ausgefüllt zu werden. So hat sich in Neapel eine Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Partenope« gebildet, welche besonders den Anforderungen des Fremdenverkehrs Rechnung zu tragen beabsichtigt. Einstweilen werden von der Gesellschaft die Fahrten nach Calabrien ausgeführt. In nächster Zeit wird sie regelmäßige Fahrten nach Sorrent und nach der Insel Capri einrichten, indem sie ihre Schiffe »Favorita« »il Vincitore« »l'Inaspettato« jeden Morgen um 8 Uhr von St. Lucia abfahren und Abends 8 Uhr dahin zurückkehren läßt. In der Badezeit gedenkt die Gesellschaft auch regelmäßige Fahrten zwischen Neapel und Ischia einzurichten. Die Dampfer der Gesellschaft haben über 200 Tonnen Gehalt und unter den Aktionären befinden sich die namhaftesten und solidesten Firmen.

Der Suezkanal und die deutsche Schifffahrt. Nach einer im Preußischen Handelsarchiv enthaltenen Mittheilung passirten den Suezkanal im Jahre 1875 in 35 Fahrten 17 deutsche Schiffe, fast ausschließlich Dampfer, darunter zwei Fahrzeuge der Kriegsmarine. Der Tonnengehalt derselben betrug unter Anrechnung aller Fahrten zusammen 31,640.

Ein neuer Straßen-Dampfwagen. In der Tagespresse macht gegenwärtig die Beschreibung eines Straßen-Dampfwagens die Runde, welcher mehr als die bisherigen Versuche dieser Art in der Geschichte der Verkehrsmittel von Bedeutung zu werden verspricht. Der Akademiker Treska in Paris, Director des Conservatoriums des Arts et Métiers, hat mit dieser von Bollée in Mans construirten Maschine, welche ihre Probe schon bei Zurücklegung der Strecke von da nach Paris (mehr als 25 geographische Meilen) in 18 Stunden bestanden hatte, die Boule-

vards ohne Anstand umfahren, namentlich sind auch die Pferde an den zahlreichen Equipagen und anderen Fuhrwerken durch das Erscheinen der Lokomotive nicht im Mindesten irritirt worden.

Der einem großen Charabanc gleichende Dampfomnibus hat sammt Wasser- und Kohlenvorrath ein Gewicht von 4000 Kilo und kann 12 Personen fassen. Die beiden Triebräder von 118 Centimeter Höhe und 12 Centimeter Felgenbreite tragen drei Viertheile dieses Gewichts, während auf zwei nur 94 Centimeter hohen Vorderrädern der übrige Theil des Wagens ruht. Der schnell heizbare senkrechte Dampfkessel von 1 Meter Höhe und 80 Centimeter Durchmesser befindet sich hinten und versieht vier Cylinder mit Dampf, welche paarweise in einem Winkel von 45 Grad zwischen den Rädern angebracht sind. Ein Heizer bedient den Kessel, der Conducteur regelt den Dampfzutritt in die Cylinder mittelst eines Pedals und kann auf diese Weise und mit Hülfe eines Stephenson'schen Steuerhebels nach Belieben langsam oder rasch, vorwärts oder rückwärts fahren. Der von Herrn Treska gesteuerte Dampfomnibus bewegte sich nach jeder Richtung hin mit der größten Sicherheit; er beschrieb die engsten Curven, hielt an, wich aus, fuhr mit anderen Wagen in der Reihe. Auf ebenem Boden und bei einer Schnelligkeit von 15 bis 20 Kilometer in der Stunde leistet die neue Straßenlokomotive die Arbeit von 13 Pferden; alle 10 Kilometer muß sie Wasser einnehmen, und verbraucht 50 Kilo Steinkohlen in der Stunde. Bei einer Steigung von 5 : 100 verringert sich die Geschwindigkeit auf 9 Kilometer in der Stunde, doch vermag die Maschine auch in diesem Falle immer noch eine Beladung wie ihr eigenes Gewicht zu tragen.

Nach Mittheilungen in italienischen Blättern geht das dortige Kriegsministerium ernstlich mit dem Gedanken um, die Feldarmee mit einer Anzahl von Straßenlokomotiven zu versehen, welche zum Theil das Trainfuhrwerk ersetzen sollen.

Die Challenger-Expedition. Im Postarchiv ist schon wiederholt über die interessanten Beiträge zur Kenntniß der Meerestiefe berichtet worden, welche wir den Untersuchungen des von der englischen Regierung ausgerüsteten »Challenger« verdanken.*) Nach einer Mittheilung in den »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie« befindet sich der Challenger gegenwärtig auf der Heimreise von seiner Expedition nach dem Atlantischen, Indischen und Stillen Ocean. Er hat am 16. Juni 1875 die japanischen Gewässer verlassen, um den Stillen Ocean zu durchkreuzen und langte am 27. Juli in Honolulu an. Am 18. Juni wurde die größte Tiefe, nämlich 3950 Faden oder 7224 Meter, in 34° 43′ Nord-Br. und 144° 2′ Ost-Lg. auf rothem Thonboden gelothet. Am 8. August segelte der Challenger von Honolulu nach Valparaiso ab, wo er am 19. November eintraf und unterwegs die einsame Insel Juan Fernandez (Robinson Crusoe's Insel) anlief. Am 10. Dezember wollte er nach Montevideo abgehen und am 18. Februar daselbst eintreffen, um von da über die Azoren nach Europa zurückzukehren, wo er im Juni 1876 erwartet wird, nach einer 3½jährigen Abwesenheit und nach Vollendung einer so trefflich wissenschaftlich ausgerüsteten und ruhmvoll durchgeführten Forschungsreise über die Oceane der Erde.

*) Post-Arch. 1874, S. 177 und 561; 1875, S. 149.



III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** 1876. Bd. VII. Heft 4.
Die Geschäftsthätigkeit des Reichs-Eisenbahnamts im Jahre 1875. — Die Nationalgalerie zu Berlin. I. — Die Pflege der Hydrographie und maritimen Meteorologie in ihrem Einflusse auf verwandte Wissenschaften. — Das städtische Krankenhaus zu St. Jacob in Leipzig. — Das Straßburger Archiv. — Thausings Biographie Albrecht Dürers. — Der Handels- und Kaufmannsstand, wie ihn Shakespeare schildert. I. und II. — Die Ausgrabungen zu Olympia. IV. — Der projektirte unterseeische Tunnel zwischen Frankreich und England. — Literatur: die »Allgemeine Deutsche Biographie«. III. — Chronik des Deutschen Reichs. — Monatschronik des Auslandes für Dezember 1875 bis Februar 1876.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 4. Heft.
Ideen über den Entwickelungs-Kreislauf des Stoffes. Von Dr. Wilhelm Meyer. — Der geognostische Aufbau Syderöe's. Von Dr. Philipp Braumüller. — Die Pfahlbaufunde im Laibacher Moore. — Die deutsche Expedition an der Loango-Küste und ihr Ausgang. Von F. G. Winkler (Schluß). — L. M. D'Albertis auf Neu-Guinea. Von H. Greffrath. — E. A. Roßmäßlers Leben und Streben. Von Frdr. von Galer-Ravensburg (Schluß). — Astronomischer Kalender für den Monat Juli 1876. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

3) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 6.
Statistik der preußischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1875. — Ausdehnung und Anlagekosten des deutschen Eisenbahnnetzes zu Anfang 1876. — Bericht des Reichs-Eisenbahnamts für 1875. — Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung der preußischen Eisenbahnen durch das Deutsche Reich. Nebst Motiven. — Für und wider die Erwerbung der Eisenbahnen durch das Reich.

4) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. Nr. 18. 1. Mai 1876.
Die Engelsburg in Rom. — Der Streit um die friesische Chronik. — Zur Geschichte des alten Peru's. — Ueber deutsche Ortsnamen. — Chinesische Räuber. — Römische Steinbrüche auf dem Felsberg an der Bergstraße. — Dr. Kobelts Reisen nach Süditalien und Sicilien. — Die Sittlichkeit und der Materialismus. — Ueber den Bezirk Namangan. — Sibirischer Graphit.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. Berne, 25 Avril 1876.
La législation télégraphique dans la République argentine (2e article). — Le siphon enregistreur de Sir William Thomson (1er article). — Note sur les conditions de maximum de sensibilité des galvanomètres, par M. Th. du Moncel. — Revue bibliographique de 1875 (4e article). — Nouvelles.

6) **Journal of the Telegraph.** New-York, March 1. 1876. No. 7.
The quadruplex patents case. — On the influence of light upon the conductivity of crystalline Sillenium; by Werner Siemens. — The quadruple controversy. — Ohm. — Electricity at the physical society. An experiment on the electro-dynamic action of the polarizing current; by MM. Schiller and Colley. — Sailing of the »Professor Morse« to repair the Cuba cable. — The direct cable company. — Submarine telegraph. — Tariff bureau. — Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 10. Berlin, Mai. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

43. Das Museum der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in Berlin.

Die Kenntniß von dem Bestehen eines technischen Museums im Reichs-Postgebäude zu Berlin, Leipzigerstraße 15, ist erst neuerdings in die Oeffentlichkeit gedrungen, nachdem einigen Vertretern der Presse auf Wunsch die Besichtigung gestattet worden war. Seitdem hat zwar das Postmuseum in den öffentlichen Blättern bereits mehrfach Besprechung gefunden; in diesen, den Beamten der Post und Telegraphie in erster Linie gewidmeten Blättern wird indessen eine eingehendere Beschreibung der bisher wenig bekannten Sammlung am Platze sein.

Das General-Postamt hatte sich schon seit mehreren Jahren mit dem Plane beschäftigt, ein Museum zur Sammlung und Ausstellung von Gegenständen des Postdienstes zu errichten; die Verwirklichung dieser Idee zog sich indeß in die Länge, da im alten Postgebäude in der Königs- und Spandauerstraße eine geeignete Räumlichkeit für den gedachten Zweck nicht vorhanden war. Erst nach Vollendung des neuen General-Postamtsgebäudes, in welchem ein besonderer Museumsraum von vornherein vorgesehen war, konnte zur Ausführung jenes Planes geschritten werden. Es geschah dies in den ersten Monaten des Jahres 1874, als die für das Post-

museum angeschafften Modelle und Zeichnungen ꝛc. von der Wiener Weltausstellung wieder zurückgekommen waren. Der Umstand, daß diese Gegenstände noch heute einen ansehnlichen Bestandtheil der Sammlungen des Postmuseums bilden, mag auch zu der vielfach verbreiteten, irrthümlichen Ansicht geführt haben, daß die Idee der Anlegung des Postmuseums überhaupt auf dem Boden der Wiener Weltausstellung gewachsen sei. Was die weitere Ausstattung des Museums betrifft, so haben die Sammlungen in den Jahren 1874 und 1875 einen derart erfreulichen Zuwachs erhalten, daß bereits die Erweiterung des Ausstellungsraumes in Erwägung gezogen worden ist.

Eine solche wird überdies durch die noch im Laufe d. J. zur Ausführung kommende Ueberführung des Telegraphen-Museums nach dem General-Postamtsgebäude bedingt.

Die gesammten, auf das Postwesen bezüglichen Ausstellungsgegenstände scheiden sich in folgende Gruppen:

I. Posthäuser,
II. Modelle und Zeichnungen von Postwagen,
III. Dienstkleidung,
IV. Geräthschaften, Bücher und Karten für den technischen Postbetrieb,
V. Feldpostausrüstung,
VI. Sammlung von Postwerthzeichen,
VII. historische Abtheilung,
VIII. Posteinrichtungen im Auslande.

I. Posthäuser.

Gypsmodell der Hauptfassade des neuen General-Postamtsgebäudes nach dem Entwurfe des Regierungs- und Bauraths Schwatlo, modellirt vom Bildhauer Jungermann in Berlin, 137 Ctm. breit, 87 Ctm. hoch.

Zeichnungen und Photographien von der Vorderansicht und von einigen anderen Abschnitten des General-Postamtsgebäudes.

Zeichnungen von den reichseigenen Postgebäuden in Düsseldorf, Elberfeld, Hagen i. W., Halle a. S., Königsberg i. Pr., Merseburg, München-Gladbach und Stettin.

Photographische Aufnahmen der Entwürfe zu den neuen Posthäusern in Bremen, Danzig, Dresden und Plauen.

Geometrische Zeichnung von der Fassade des für Postzwecke angemietheten Tillyhauses in Höxter, welches wegen seiner architektonischen Eigenthümlichkeit bemerkenswerth ist.

Zwei Photographien des Tillyhauses.

Die in Farben ausgeführten Zeichnungen von den Vorderansichten der oben erwähnten Postbauten bilden, unter Glas und Rahmen, einen Schmuck der nördlichen und östlichen Wandfläche; die übrigen Bauzeichnungen, sowie die Photographien, werden in besonderen Mappen aufbewahrt.

II. Modelle und Zeichnungen von Postwagen.

An das vorige Jahrhundert erinnern zwei Fahrzeuge, deren Wagenkasten auf der Achse ruhen, und zwar: ein Postwagen ohne Verdeck mit einer Sitzbank in der

Mitte, und ein anderer, in der Bauart bereits etwas vorgeschrittener Postwagen mit Verdeck von geschwärztem Segeltuch und zwei Sitzbänken im Innern. Die Originale dieser beiden Fuhrwerke mögen an Unbequemlichkeit nichts zu wünschen übrig gelassen haben.

Die jetzigen Postwagen auf gewöhnlichen Straßen sind in allen Gattungen durch je ein Exemplar vertreten; von den Postwagen für den Postbetrieb auf Eisenbahnen sind zwei Modelle vorhanden: ein dreiachsiger und ein zweiachsiger Eisenbahnpostwagen, der letztere mit Vorrichtung zum Auffangen von Briefsäcken auf Stationen, wo der Eisenbahnzug nicht anhält.

Vor einzelnen Postwagen befinden sich geschirrte Pferde aus Zinkguß, um die Art und Weise der Bespannung bei ein, zwei und mehreren Pferden, sowie die einzelnen Geschirrtheile zu veranschaulichen.

Die eben erwähnten Modelle — in $\frac{1}{6}$ der natürlichen Größe — sind aus der Werkstatt der Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf in Berlin hervorgegangen. Ihnen schließen sich einige, im gleichen Maßstabe hergestellte Probe-Exemplare von Packethandwagen und Perronwagen an, welche die Fabrik von Calm und Ahlfeld in Bernburg geliefert hat.

Neununddreißig kolorirte Zeichnungen preußischer Postwagen aus der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts bilden das Verbindungsglied zwischen den Wagenmodellen des vorigen Jahrhunderts und der gegenwärtigen Zeit. Diese Zeichnungen von blauen, grünen und gelben Schnellpostchaisen, Kurierwagen, Güterpostwagen und Diligencen, unter denen sich auch ein Kurswagen der Königlichen Hofküchenpost zwischen Berlin und Hamburg befindet, geben in Vereinigung mit den Wagenmodellen ein anschauliches Bild davon, welche Wandlungen der preußische bz. deutsche Postwagen innerhalb hundert Jahren erfahren hat.

III. Dienstkleidung.

Zwei lebensgroße Postillonsfiguren, von dem akademischen Künstler Castan zu Berlin in Wachs gefertigt[1], sind mit sämmtlichen mustergültigen Montirungsstücken ausgerüstet; die eine trägt die Galamontirung mit dem Ehrenposthorn, der Ehrenpeitsche und dem dreifachen Tressenstreifen für zwanzigjährige Dienstzeit, die andere ist mit der gewöhnlichen Postillonsmontirung bekleidet.

Außer dem hinlänglich bekannten, im Verlage von E. Kuhn in Berlin erschienenen Werke: Die Dienstuniformen der Postbeamten und Unterbeamten rc., welches die Zeichnungen und Beschreibungen der bei der Reichspost jetzt üblichen Formen der Dienstkleidung enthält, befinden sich in dieser Abtheilung noch zwei kolorirte Darstellungen älterer Postuniformen, und zwar eines Postmeisters und eines Feldpostillons aus der Zeit Friedrichs des Großen nach Bildern aus A. Menzels illustrirtem Werke: Die Armee Friedrichs des Großen in ihrer Uniformirung.

IV. Geräthschaften, Bücher und Karten für den technischen Postbetrieb.

Die in den letzten Jahren vielfach zur Erörterung gekommene Frage wegen Verbesserung der Postbriefkasten hat eine beträchtliche Anzahl von Briefkastenmodellen im Postmuseum zusammengeführt. Dem größeren Theile derselben liegt die von der Reichs-Postverwaltung früher angestrebte Idee zu Grunde: die Leerung des Kastens

mittelst Sammelsackes zu bewirken und den Verschluß des Sackes wie des Kastens so einzurichten, daß der einsammelnde Bote nicht zu den Briefen gelangen kann. Am vollkommensten löst diese Aufgabe das nach schwedischem Systeme gefertigte Modell mit den vom Postdirektor Schmitt in Cassel angegebenen Aenderungen. Weniger praktisch erweist sich ein anderer Probekasten, der nach dem Systeme des Italieners Pansoja gearbeitet ist. Der Fehler, welcher diesen beiden, sowie den übrigen Modellen gemeinsam ist, liegt in der Schwerfälligkeit der Handhabung beim Sammelgeschäft und in der verwickelten Einrichtung der Verschlüsse. Die Postverwaltung ist deshalb dazu übergegangen, möglichst einfach konstruirte Briefkasten mit Fallboden einzuführen, welche mittelst leicht fortzuschaffender Sammelsäcke ohne Kunstverschluß geleert werden. Bei Herstellung dieser, zunächst für größere Städte bestimmten Briefkasten wurde, an der Hand der mit den früheren Briefkasten kleinerer Art gemachten ungünstigen Erfahrungen, in erster Linie den Anforderungen der Geräumigkeit und der Benutzbarkeit für jede Gattung von Briefsendungen Rechnung getragen. Die äußere Ausstattung entspricht im Wesentlichen dem im Postmuseum aufgestellten, aus dem Atelier des Bildhauers Genutat in Berlin hervorgegangenen Modell, dessen Guß und weitere Ausführung in der Werkstatt der Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf zu Berlin bewirkt worden ist. Neu und eigenthümlich ist an den Briefkasten dieser Art unter Anderem auch die übersichtliche Angabe der Abholungszeiten, sowie die Bezeichnung der Postanstalt, an welche die Briefe nach erfolgter Abholung zunächst gelangen; ferner die Anbringung beweglicher Eisenspitzen an den Einwurfsöffnungen zum Schutz gegen Beraubung.

Die sonstigen Geräthschaften für den technischen Postbetrieb finden wir zum größten Theile unter den Feldpostausrüstungsgegenständen.

An postdienstlichen Druckwerken enthält die Abtheilung IV. die bei jeder größeren Postanstalt vorhandenen Bücher und Karten. Der auf das Postwesen bezüglichen Druckwerke aus älterer Zeit wird weiter unten gedacht werden.

V. Feldpostausrüstung.

Die hierzu gehörigen Gegenstände, welche der »Etat von Fahrzeugen, Geschirr-, Reit-, Stall- und Vorrathssachen ꝛc.« — Anlage 3 zur Feldpostdienstordnung vom 28. Juni 1873 — aufführt, sind in je einem Exemplare vorhanden, und zwar:

für eine Feldpostexpedition: ein zweispänniger Akten-, Geld- und Requisitenwagen in Omnibusform mit Hemmvorrichtung neuester Konstruktion *) und ein zweispänniger Briefpostwagen mit Kabriolet und Hemmvorrichtung älterer Konstruktion, beide Wagen in $\frac{1}{6}$ der natürlichen Größe; ferner sämmtliche Geschirr- und Stallsachen, das Schanzzeug, Wagenzubehör und Vorrathssachen, sowie die erforderlichen Büreau- und Betriebs-Utensilien;

das gesammte Material für eine Feldpoststation ist in einen Koffer marschmäßig verpackt.

Eine an der westlichen Wandfläche aufgerichtete Trophäe von französischen Armaturgegenständen erinnert an die Leistungen der deutschen Feldpost im Kriege gegen Frankreich 1870/71.

---

*) In Gemäßheit der Verfügung des Kaiserlichen General-Postamts vom 30. Dezember 1873. T. A. 10,561.

VI. Sammlung von Postwerthzeichen.

Diese Sammlung enthält, mit Ausnahme weniger Postmarken der frühesten Ausgaben, je ein Exemplar von allen, seit Einführung der Postfrankozeichen bis auf die Jetztzeit ausgegebenen Briefmarken, gestempelten Briefumschlägen, Postkarten ꝛc. Die Gesammt-Exemplarienzahl betrug im April 1876 4399 Stück, welche sich nach den einzelnen Gattungen in nachbezeichneter Weise über die postalische Welt vertheilen:

	Europa.	Asien.	Afrika.	Amerika.	Australien.
Freimarken	1515	211	182	790	160
Gestempelte Postkarten	143	9	.	7	1
» Briefumschläge	285	21	8	77	2
» Streifbänder	22	.	.	5	5
» Briefbogen	.	1	.	1	.
» Postanweisungs-Formulare	42	.	.	.	.
» Mandatbriefe	1	.	.	.	.
» Rückscheine	1	.	.	.	.
» Packetadressen	1	.	.	.	.
» Nachnahmescheine	5	.	.	.	.
» Frachtbriefe	3	.	.	.	.
» Depeschenformulare	.	.	.	.	1

Die Postkarte hat seit 1869, in welchem Jahre diese Einrichtung für die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie ins Leben trat, in folgenden Ländern Eingang gefunden:

im Deutschen Reich, in Oesterreich-Ungarn, in Luxemburg, in der Schweiz, in Niederland, Belgien, Frankreich, Italien, Spanien, Großbritannien, Helgoland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rußland, Rumänien und Serbien;
in Niederländisch-Indien, in Japan, in Shangai und auf Ceylon;
in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Canada, Neufundland, Guatemala, Chili.

Um die sehr umfangreiche Sammlung — zur Zeit 134 Blätter mit Marken und 113 Mappen mit Briefumschlägen, Postkarten ꝛc. — auf dem Laufenden zu erhalten, steht das Kaiserliche General-Postamt mit den Postverwaltungen aller Länder in regem Tauschverkehr; die betreffenden Aktenstücke bieten eine interessante Musterkarte von Autographen der Chefs aller fremden Postbehörden.

VII. Historische Abtheilung.

A. Entwickelung des Wagenbaues und der Bespannungseinrichtungen.

Eine Sammlung von Zeichnungen und Kopien, deren Zahl sich seit dem Bestehen des Postmuseums von 60 auf 140 gesteigert hat, enthält sehr interessante Darstellungen der verschiedensten Arten von Fahrzeugen und deren Bespannungsweise von der frühesten Zeit herauf bis zum Anfange dieses Jahrhunderts und bildet gewissermaßen die Vorgeschichte zu den oben unter Abtheilung II. erwähnten Mo-

bellen und Zeichnungen von Postwagen*). Die ersten Blätter machen uns mit den Kriegswagen der Assyrier, Meder, Perser, Aegypter, Aethiopier, Hebräer und Phönizier bekannt; hierauf folgen griechische und römische Streit- und Rennwagen. Die Einrichtung dieser oft recht zierlich gearbeiteten Fahrzeuge ist sehr einfach: ein halbrunder Kasten, von hinten zu besteigen, liegt auf der Achse, mit welcher die Deichsel fest verbunden ist. Am vorderen Ende der Deichsel befindet sich ein Querbalken zur Befestigung der Zugthiere (Joch). Die aus den alten Denkmälern nicht klar zu ersehende Art der Bespannung muß bei dem Mangel an Zugsträngen äußerst unsicher gewesen sein.

Zaum, Zügel, Brustriemen und Sattel sind schon in den ältesten Zeiten bekannt gewesen, worauf u. A. die Darstellung eines gesattelten Pferdes, an einer Felsenwand zu Chapour unweit des alten Persepolis aufgefunden (Blatt 5) und die Abbildung eines vollständig ausgerüsteten ägyptischen Kriegswagens, kolorirtes Basrelief im Palast Medynet Abou (Blatt 7), hinweisen.

Die Lastwagen der Alten, zunächst, wie die Kriegs- und Rennwagen, zweirädrig, entsprechen nur den allerbescheidensten Anforderungen. Und doch dient die grusinische Arba, welche eben nichts weiter ist, als ein nach tausendjährigem Muster gebauter, zweirädriger Leiterkarren, noch heutigen Tages zur Beförderung der Posten im Kaukasus.

Auf eine neue Aera in der Geschichte des Wagenbaues deutet die Kopie eines bei den Ausgrabungen von Pompeji aufgefundenen Wandgemäldes, welches einen vierrädrigen Wagen mit Weinschlauch darstellt (Blatt 33). Erst im 15. Jahrhundert unserer Zeitrechnung wurde im Wagenbau ein merklicher Fortschritt gemacht, indem in Ungarn die Kunst erfunden ward, einen Wagen in Riemen zu hängen. Dagegen hatte man schon viel früher die Bespannungs-Einrichtungen wesentlich verbessert. Blatt 40 und 41 geben uns ein anschauliches Bild von der Art der Anschirrung eines Zweigespanns im 12. Jahrhundert: den Hals der Pferde umgiebt ein Kissen, an welchem Zugstränge befestigt sind. Eine bewegliche Waage ist vorhanden, es fehlen aber die Ortscheite. Blatt 45 zeigt eine französische Kutsche (Coche) mit Gabel und Verdeck, wie sie im 13. Jahrhundert üblich waren. Die Pferde sind einzeln vor einander gespannt, das Halskissen erhält durch Hinzufügung der Holztheile die festere Form des Kummtes. An Stelle des letzteren tritt später bei leichterem Fuhrwerk ein breiter Brustriemen und es entsteht das Sielengeschirr.

---

*) Der größte Theil der sehr gelungenen Kopien ist von dem Lithographen Paulenz in Berlin gefertigt, und zwar nach folgenden illustrirten Werken: Gerhard, Auserlesene Vasenbilder; Ginzrot, Wagen und Fahrwerke der Alten; Gosse, Assyria; Guhl und Koner, Leben der alten Griechen und Römer; Th. Hope, Costume; Lazard, Ninive̮h und seine Ueberreste bz. Ninive̮h und Babylon; O. Müller, Denkmäler; Panofka, Bilder antiken Lebens; Viollet-le-Duc, Dictionnaire raisonné du mobilier Français; Wilkinson, Manners and customs of the ancient Egyptians.

Die durch Vermittelung des Germanischen Museums in Nürnberg beschafften Durchzeichnungen sind den nachbezeichneten illustrirten Werken entnommen: Herrad von Landsperg, hortus deliciarum; Hagada; Reichenthal, Vom Concil zu Constanz; Coburger Bibel; Leben verschiedener Heiligen; Buch der Schatzbehalter; Brant, Narrenschiff; Virgilius (deutsch); Legende der heiligen Hedwig; Livius (deutsch); History von Kayser Karolus sun genant Loher oder Lotarius; Leonrodt, Hymelwag; Teuerdank; Cicero (deutsch); H. Lufftsche Bibel; Agricola, Vom Bergwerk; Frankolin, Tournirbuch; Petrarka, Trostspiegel; Braun, Städtebuch; Theatrum Europaeum; Le grand theatre historique; Recueil de planches; Oekonomische Encyclopädie.

Dergleichen Geschirre sind nach Blatt 72 bereits am Anfange des 16. Jahrhunderts in Gebrauch gewesen.

Auf Blatt 102 ff. finden wir mehrere ganz gedeckte Wagen, deren Kasten, wie oben angedeutet, mittelst Riemen an Stützen hängen, welche auf den Achsen angebracht sind und durch Eisenstäbe in ihrer Richtung gehalten werden; zwischen den vorderen Riemenstützen ist der Sitz für den Kutscher; die zum Einsteigen bestimmte Oeffnung wird durch einen Teppich geschlossen. Von der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ab hängt der Kasten nicht mehr an Stützen, sondern ruht auf starken Riemen, die an den Achsen befestigt werden. Der sonst unter dem Kasten hinlaufende, einfache oder doppelte Langbaum ist durch zwei seitwärts angebrachte Bäume ersetzt (Blatt 129.). Gegen Ende des 18. Jahrhunderts befestigte man die Tragriemen des Kastens nicht mehr an den Achsen, sondern spannte sie über eine Rolle (Blatt 133). Diese Einrichtung wird zu Anfang unseres Jahrhunderts durch die zuerst in England eingeführten Wagenfedern verdrängt.

B. Sänften.

Die ältesten Sänften sind einfache, viereckige Kasten mit Tragstangen (Blatt 1, 2, 3); später tritt ein Verdeck hinzu (Blatt 4, 5, 6). Noch im Mittelalter, wo es an bequemen Fahrzeugen mangelte, waren die Sänften, mit Pferden oder Maulthieren bespannt, bei Reisen vornehmer Personen sehr gebräuchlich. Eine eigene Art war die zu Paris am Anfange dieses Jahrhunderts eingeführte zweirädrige Sänfte (Chaise roulante), welche durch Menschenhände mittelst vorn und hinten angebrachter Stangen fortbewegt wurde (Blatt 7).

C. Briefboten.

In erster Reihe ist der Gipsabguß*) einer mittelalterlichen Botenfigur zu erwähnen, deren Original sich über der Haupttreppe des Baseler Rathhauses befindet. Die Figur erinnert an den Einfall der Armagnacs in das eidgenossensche Gebiet. Die Ueberlieferung berichtet, daß ein Bote von Straßburg im Elsaß bei dem Herannahen der Armagnacs an den Rath von Basel abgesandt worden sei, um denselben von der drohenden Gefahr in Kenntniß zu setzen. Den Weg habe er in einem Laufe zurückgelegt und — nachdem er das Sendschreiben übergeben — sei er todt niedergefallen. Der Heerzug der Armagnacs, unter des Dauphins Ludwig von Frankreich (nachmals Ludwig XI.) eigener Leitung, näherte sich dann rasch der Stadt Basel, in deren Nähe — bei St. Jakob an der Birs — eine Abtheilung von 1500 Eidgenossen sich ihm entgegenwarf. Die tapferen Schweizer fanden in der gleichnamigen Schlacht am 26. August 1444 sämmtlich ihren Tod.

Außerdem besitzt das Postmuseum mehrere Darstellungen von Briefboten aus dem 16. Jahrhundert, worunter namentlich die Kopien aus der auf der Herzoglich braunschweigischen Bibliothek in Wolfenbüttel befindlichen Glockendon'schen Bibel bemerkenswerth sind.**)

Den Schluß macht das im Postarchiv 1874 Seite 105 bereits veröffentlichte Bild des ältesten Breslauer Postboten, eine Kopie der Titelvignette der Breslauer Boten-Ordnung vom Jahre 1573.

*) Der Gipsabguß ist ein Geschenk des schweizerischen Kreispostdirektors Maurer in Basel.
**) Vergl. auch Postarchiv v. J. 1875 Nr. 6.

D. Postalische Denkwürdigkeiten.

Diese Unterabtheilung, gewissermaßen das Raritätenkabinet des Postmuseums, ist ausschließlich durch Geschenke von Postbeamten und Freunden der Postverwaltung zusammengetragen. Wenn wir die mit der Ueberschrift »Postalische Denkwürdigkeiten« versehene Mappe aufschlagen, so begegnet uns zuerst eine Anzahl vergilbter Posteinlieferungsscheine aus längst vergangenen Zeiten, und zwar: der Kurfürstlichen Postämter in Bielefeld, Herford und Paderborn aus den Jahren 1749 und 1750; ferner des Kaiserlichen Reichspostamts in Schweinfurth vom Jahre 1712 und des Kais. Königl. Franz. Fuhr-Stadt-Postamts in Bremen vom Jahre 1811. Hieran schließen sich mehrere andere Druckwerke, von denen hervorzuheben sind:

1. Dekret des Magistrats der ehemaligen freien Reichsstadt Straßburg im Elsaß vom 30. Juni 1662, betreffend das »Postreuten« und das »Fahren mit Landgutschen«.

2. Gedruckter Erlaß des Kurfürsten Friedrich dd. Cölln an der Spree, den 24. Dezember 1698, betreffend Anmahnung zur Vorsicht bei der Annahme von Packeten, Geldbeuteln u. s. w. zur Beförderung mit der Post.

3. Gründlicher Bericht, was es mit des Heil. Röm. Reichs Chur-Fürsten und Stände Post- und Bottenwesen, insonderheit in dem Löblichen Hertzogthum Würtemberg, von Maximiliani I[mi] biß auf gegenwärtige Zeit vor eine eigentliche Beschaffenheit gehabt, und noch habe. Gedruckt, Anno 1710.

Dieses Buch enthält auf 143 Folioseiten eine Anzahl Kaiserliche Privilegien, Information eines Reinhausischen Postmeisters, Kaiserliche Schreiben und Erlasse, Post- und Metzger-Ordnung, Taxis'sche Lehens-Investitur, Protokolle und verschiedene andere, auf das damalige Postwesen bezügliche Aktenstücke.

4. Adres-Kalender, der Königlich Preußischen Haupt- und Residentz-Stadt Berlin, besonders der daselbst befindlichen hohen und niederen Kollegien, Instanzien und Expeditionen, auf das Jahr 1784.

Die von dem Postwesen handelnden Abschnitte dieses Buches sind im Postarchiv 1875 Seite 365 ff. abgedruckt.

5. Neue und vollständige Postkarte durch ganz Deutschland und durch die angränzenden Theile der benachbarten Länder auf's accurateste zusammengetragen, von verschiedenen übersehen, wohl corrigiret, ausgefertiget und mit Allergnädigstem Kaiserlichen Privilegio-herausgegeben von denen Homännischen Erben in Nürnberg 1786, dem Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis gewidmet.

6. Geschriebenes Dekret des Fürsten Carl Anselm von Thurn und Taxis dd. Schloß Trugenhofen, den 20. Mai 1786, betreffend Fehlspedition von Briefen nach England.

Nicht geringes Interesse erregen ferner zwei Ballonbriefe mit Zeitungsnachrichten aus dem belagerten Paris vom 9. und 25. Januar 1871 und eine Brieftaubendepesche auf durchsichtiger Haut, welche auf einer Fläche von 5 Ctm. Höhe und 3 Ctm. Breite 16 mikroskopisch photographirte Spalten einer französischen Zeitung enthält.

Auch die Anfänge einer Siegel- und Münzsammlung sind bereits gemacht. Hierzu gehören u. A.:

ein messingenes Dienstsiegel und drei Schwarzstempel der französischen Feldpost aus den Befreiungskriegen, besonders gekennzeichnet durch die Worte Grande Armée;

ein eisernes Dienstsiegel mit der Inschrift Kais. Reichs Fahrende Post Expedition Mainz;
zwei messingene Dienstsiegel des Postamts Torgau aus der Zeit, in welcher Torgau noch sächsisch und der Kurfürst von Sachsen zugleich König von Polen war; ferner
eine silberne Denkmünze mit dem Portrait des General-Postmeisters von Seegebarth;
zwei Denkmünzen von Bronze mit dem Porträt des Fürstlich Thurn und Taxisschen General-Postdirektors Alexander Freiherr von Brintz-Berberich.

VIII. Posteinrichtungen im Auslande.

Rußland.

Eine Reihe von Photographien macht uns mit den verschiedenen Arten der Postbeförderung in Rußland bekannt. Als bemerkenswerth sind hervorzuheben: die Darstellung einer Renuthierpost im Gouvernement Archangel, einer Schlittenpost auf dem Eise des Flusses Witschegda im Gouvernement Wologda; ferner die Photographie des Postkarbas (Segelboot) zwischen Archangel und dem Kloster Ssolowetzki auf einer Insel im Weißen Meere und einer zur Postbeförderung im Kaukasus verwendeten grusinischen Arba (zweirädriger, mit Gebirgsstieren bespannter Leiterkarren).

Besonders interessant sind die Ansichten der an der militairisch grusinischen Straße zwischen Wladikawkas und Tiflis belegenen Postorte und einzelnen Stationshäuser, die zum Theil während der Reise des Kaisers Alexander II. im Kaukasus (September 1871) photographisch aufgenommen wurden. Den Schluß davon bildet die Photographie des Posthauses in Tiflis mit der zur Abfahrt gerüsteten Post.

Schweiz.

Photographie der Sankt Gotthardt-Post nach einem Gemälde von R. Koller und Abbildung einer Postdiligence im Bad Gurnigel (Kanton Bern).

Vereinigte Staaten von Amerika.

Diese Abtheilung enthält zwölf in Lichtdruck ausgeführte Bilder der Postbauten in New-York, St. Louis, Chicago, Columbia, Hartford, Port Huron, Trenton, Rockland, Raleigh, Parkersburg, New-Orleans und Washington, von denen sich die meisten durch Großartigkeit und architektonische Schönheit auszeichnen.

Hiermit wäre die Wanderung durch die permanente Ausstellung der deutschen Reichspost beendet. Es ist noch hinzuzufügen, daß der Besuch des Postmuseums jeden Montag und Donnerstag zwischen 11 Uhr Vormittags und 1 Uhr Nachmittags dem Publikum gestattet ist. Den durchreisenden Herren Post- und Telegraphenbeamten wird das Museum auch zu jeder anderen Zeit zugänglich gemacht.

44. Das Postwesen in Chili.

Der Handelsverkehr Chilis hat sich in den letzten Jahrzehnten in bedeutender Weise entwickelt. Während im Jahre 1844 nur 1487 Schiffe in den chilenischen Häfen einliefen, betrug die Zahl derselben im Jahre 1865 2858; im Jahre 1874 stieg die Zahl der angekommenen Schiffe auf 5827, unter denen sich 1362 einheimische Fahrzeuge befanden. Vorzugsweise ruht der überseeische Handel Chilis in den Händen der Europäer, wie schon daraus hervorgeht, daß unter den 4465 fremdländischen Schiffen, welche im Jahre 1874 Chili anliefen, 2536 der englischen, 175 der deutschen, 117 der französischen und 98 der italienischen Nation angehörten. Die wichtigsten chilenischen Ausfuhrgegenstände sind Kupfer, Silber, Gold, Getreide und Wolle.

Die Bevölkerung Chilis ist im steten Wachsen begriffen. Die Zahl der Einwohner belief sich im Jahre 1875 auf 2,068,447; es kamen also bei dem Flächeninhalte der Republik von 6237 deutschen Quadratmeilen etwa 332 Personen auf die Quadratmeile. Unter den Bewohnern wurden 3876 Deutsche, 3092 Engländer und 2483 Franzosen gezählt. Von den bedeutenderen Orten hatte Santiago 148,264, Valparaiso 97,575, Chillan 19,044, Concepcion 18,277, Talca 17,442, Serena 12,265, Copiapó 11,432, Quillota 11,347, San Felipe 9422, Curicó 9030, Constitucion 6542, Linares 6482, Cauquenes 6013 und Valdivia 4554 Einwohner.

Eisenbahnen waren 1875 im Betriebe:

Staatsbahnen:	Santiago-Valparaiso	184	Kilometer,
	Llaillai-Los Andes	44,6	»
	Santiago-Curicó	185	»
	San Felipe-La Pamilla	30	»
	Talcahuano-Chillan	185	»
Privatbahnen:	Caldera-San Antonio	150	»
	Ovalle-Tongoy	67,7	»
	Coquimbo-Las Cardas	62	»
	Pabellon-Chañarcillo	43	»
	Carr. Alto-Carr. Bajo	40	»
	im Ganzen	991,3	Kilometer.

Im Bau waren die Staatsbahnen Curicó-Chillan (196 Kilom.), S. Rosendo-Angol (98 Kilom.) und Santa Fé-Los Anjeles (14 Kilom.).

Die Zahl der Telegraphenanstalten betrug im Jahre 1875 55 (darunter 2 im Privatbesitz), die Länge der Linien 3729 Kilometer. Die Zahl der Depeschen belief sich im Jahre 1873 auf 265,318.

Ueber das Postwesen in Chili entnehmen wir dem für das Jahr 1875 veröffentlichten »Guia postal de la República de Chile« folgende Mittheilungen von allgemeinerem Interesse.

Die Zahl der Postanstalten betrug 296. Das in dem Guia postal abgedruckte Ortschaftsverzeichniß enthält die Namen von 991 Gemeinden und die Bezeichnung von 119 Kursen, auf welchen eine regelmäßige Postbeförderung, sei es unter Benutzung der Eisenbahnen, sei es mittelst Fuhrwerks, oder zu Boot oder mittelst Reitposten stattfindet.

Das Porto für einen gewöhnlichen frankirten Brief nach dem Inlande beträgt:
wenn Aufgabeort und Bestimmungsort in ein und demselben Departement gelegen sind:

2 Centavos*) bis zum Gewichte von 15 Gramm einschließlich,
5 » beim Gewichte über 15 bis 30 Gramm,
10 » » » » 30 » 50 »
15 » » » » 50 » 100 » und
5 » für jede weiteren 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm;

wenn der Bestimmungsort in einem anderen Departement gelegen ist:

5 Centavos bis zum Gewichte von 15 Gramm einschließlich,
10 » beim Gewichte über 15 bis 30 Gramm,
15 » » » » 30 » 50 »
20 » » » » 50 » 100 » und
5 » für jede weiteren 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm.

Unfrankirte Briefe unterliegen einem Porto zum doppelten Betrage des Satzes für einen frankirten Brief von demselben Gewichte. Unzureichend frankirte Briefe werden mit dem doppelten Satze des an der Frankatur fehlenden Portobetrages belegt.

Postkarten kosten 2 Centavos das Stück.

Das Porto für Waarenproben beträgt 5 Centavos für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm. Derartige Sendungen sind bis zum Gewichte von 1 Kilogramm zulässig.

Für Drucksachen beträgt das Porto 1 Centavo für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm. Cirkulare, Visitenkarten 2c. kosten 1 Centavo das Stück. Drucksachensendungen sind bis zum Gewichte von 5 Kilogramm zulässig.

Gerichtsakten bis zum Gewichte von 100 Gramm unterliegen einem Porto von 15 Centavos; für jede weiteren 50 Gramm sind 2 Centavos zu zahlen.

Unter Einschreibung können Korrespondenzgegenstände jeder Art nach Orten des Inlandes mit einer Postanstalt und nach denjenigen fremden Ländern abgesandt werden, mit welchen die chilenische Postverwaltung Postverträge abgeschlossen hat (Deutschland, Bolivien, Ecuador, Vereinigte Staaten von Columbien, Peru und Argentinische Republik).

Bei eingeschriebenen Sendungen nach dem Inlande tritt dem Porto für eine gewöhnliche Sendung derselben Art ein Zuschlag von 10 Centavos für je 50 Gramm, bis zum Meistbetrage von 50 Centavos hinzu, ohne Rücksicht darauf, zu welcher Korrespondenzklasse der zu versendende Gegenstand gehört. Für den Verlust eingeschriebener Sendungen wird eine Entschädigung nicht gezahlt.

Eine Briefbestellung findet in den Provinzial-Hauptstädten und in der Mehrzahl der Departements-Hauptstädte statt. Es werden indeß an diesen Orten nur die Briefe 2c. für solche Personen regelmäßig durch die Briefträger bestellt, welche einen bezüglichen Wunsch der Ortspostanstalt schriftlich zu erkennen gegeben haben. Außerdem werden noch solche Korrespondenzgegenstände den Adressaten durch die bestellenden Boten ins Haus gebracht, deren Bestellung seitens der Absender durch einen Vermerk auf

*) 1 Peso à 100 Centavos = 4 Mark; 1 Centavo also = 4 Pfennig.

der Aufschrift verlangt ist. Die Bestellgebühr beträgt 2 Centavos für Briefe und Postkarten, 1 Centavo für Drucksachen ꝛc.

Alle anderen Briefschaften müssen von den Adressaten bei der Ortspostanstalt abgeholt werden. Denjenigen Personen, welche vierteljährlich im Voraus eine Gebühr von 1 Peso 50 Centavos zahlen, wird bei der Ortspostanstalt ein besonderes Fach eingerichtet, in welchem die an dieselben eingehenden Gegenstände zur Abholung bereit gestellt werden. Korrespondenzgegenstände, welche nach Vorstehendem weder durch die Briefträger zu bestellen, noch in besonderen Fächern aufzubewahren sind, werden fortlaufend mit Nummern versehen und in alphabetischer Reihenfolge in Listen eingetragen. Diese Listen werden in den Postbüreaus zu Jedermanns Einsicht ausgelegt.

Privatpersonen ist die Beförderung von Drucksachen, portofreien Korrespondenzgegenständen, von portopflichtigen Briefschaften, für welche das Postporto zuvor erlegt ist, und von Korrespondenzgegenständen jeder Art nach solchen Orten gestattet, an denen sich keine Postanstalt befindet.

Für den Postanweisungsverkehr sind 59 Postanstalten ermächtigt. An Empfänger in diesen Orten können mittelst Postanweisung Beträge bis zur Höhe von 40 Pesos versandt werden. Die Gebühr für Uebermittelung des Geldes beträgt für Summen bis 15 Pesos 10 Centavos, für Summen über 15 bis 29 Pesos 90 Pesos 20 Centavos und für Summen von 30 bis 40 Pesos 30 Centavos.

Im Verkehr mit dem Auslande besteht Frankirungszwang. Für Korrespondenzgegenstände nach und aus fremden Ländern kommen, insofern nicht in Gemäßheit bestehender Verträge das Porto bis zum Bestimmungsorte vorauszuzahlen ist, für die inländische Beförderungsstrecke allgemein zur Erhebung: für Briefe 10 Centavos für je 15 Gramm, für eine Postkarte 5 Centavos, für Waarenproben 8 Centavos für je 50 Gramm und für Drucksachen im Gewichte über 50 Gramm 2 Centavos für je 50 Gramm.

---

45. Zur Geschichte des Postwesens im ehemaligen Fürstbisthum Paderborn.

Die Sehnsucht der Völkerstämme Deutschlands nach der verlorenen Einheit fand die erste Verwirklichung auf dem Gebiete des Verkehrswesens, nämlich durch den Zollverein und den Deutsch-Oesterreichischen Postverein. Der erste schoß gleichsam Bresche in die Mauern, mit welchen sich die einzelnen Staaten und Fürstenthümer umgeben hatten, der zweite ebnete und räumte größtentheils die Hindernisse fort, welche überall den Verkehr der Länder unter sich und mit den fremden Völkern einzwängte. Die Deutsche Reichs-Postverwaltung hat Grund genug, gleich dem Wanderer nach mühsam und beschwerlich zurückgelegtem Wege, sich des Erfolges, welcher der Lohn für mehr als zweihundertjähriges Streben und Ringen ist, zu erfreuen und mit Befriedigung auf die Anfänge des preußischen Postwesens zurückzuschauen. Einen Beitrag hierzu wollen die nachfolgenden Mittheilungen über das Postwesen im ehemaligen Fürstbisthume Paderborn liefern.

Das Bisthum Paderborn, welches vor der Auflösung des deutschen römischen Reiches zum westfälischen Kreise gehörte, wurde um das Jahr 800 von Karl dem Großen

gegründet. Paderborn wurde für Karl das, was das nahe gelegene Kastell Aliso den Römern gewesen war, nämlich ein Stützpunkt für die Feldzüge gegen die Völker im Norden. Mancherlei Schenkungen der Nachfolger Karls schufen dem neuen Stift einen ansehnlichen Besitz an Gütern und Gerechtsamen. Zur Zeit des Bischof Meinwerk (1009—1036) erstreckten sich die Besitzungen des Domstifts über die Gaue Nitherga, Hessi, Retega, Auga, Wetigo, Limego, Wessaga Thiadmelli und Paterga*) oder über die spätere Grafschaft Waldeck, die Umgegenden von Warburg, Iburg bei Driburg, Höxter, Steinheim, Lemgo mit Herford und Schildesche, Detmold, Paderborn und Lichtenau. Im Jahre 1620 waren die Nachbarn gegen Norden: die Grafschaft Pyrmont und Ravensburg, gegen Osten: Braunschweig und Abtei Corvey, gegen Süden: Waldeck und Herzogthum Westfalen, gegen Westen: das letztere und Grafschaft Rietberg**). Vor der Säkularisation (1802) wurde das Bisthum durch das Eggegebirge in zwei Distrikte getheilt. I. in den unterwaldischen Distrikt. Derselbe umfaßte das Oberamt Neuhaus mit dem Küchenamt Neuhaus und den Aemtern Delbrück uud Boke; ferner die Aemter Lichtenau, Wünnenberg, die Herrschaft Büren, die Aemter Wewelsburg und Westernkotten. II. in den oberwaldischen Distrikt mit den Aemtern Dringenberg, Steinheim, Beverungen und Herstelle, Lügde, Schwalenberg und Oldenburg. Im Jahre 1802 hatte das Hochstift 97,000 Einwohner, welche auf 50 Quadratmeilen wohnten.

Die Bewohner des Bisthums lebten vorzüglich vom Ackerbau und von der Viehzucht. Von Handel und Industrie zeigten sich nur geringe Spuren im Lande. Zwar gehörten seit dem Jahre 1364 die Hauptstädte Paderborn und die Städte Warburg, Brakel und Borgentreich dem Hansabunde an; aber diese Verbindung hatte nur eine Sicherstellung der Waarenversendung zum Zwecke, welche besonders Paderborn als Kreuzpunkt der Handelsstraße vom Rhein nach Braunschweig und vom Main nach Minden, Bremen 2c. vermittelte. Versuche, eine Industrie im Lande ins Leben zu rufen, findet man in verschiedenen Zeiten. So werden 1700 Tuche auf der Neuhäuser Walkemühle bei Paderborn gearbeitet und im Jahre 1772 erbaute der Fürstbischof Wilhelm Anton von Asseburg (1761—1782) in Paderborn eine Tuchfabrik, das jetzige sogenannte Inquisitoriatgebäude; aber es blieb bei den Versuchen.

Aber auch dem Aufblühen des Ackerbaues traten mancherlei Hindernisse in den Weg. Zunächst die Verwüstungen, denen das Ländchen während des dreißigjährigen und später während des siebenjährigen Krieges ausgesetzt war. Die Nachwirkungen des letzteren Krieges, während dessen das Paderborner Land mehrfach der Schauplatz kriegerischer Aktionen war, sind in folgenden Versen aus dem Jahre 1764 gar anschaulich und betrüblich geschildert:

»Wie theuer war das Korn! der Weizen und der Rocken!
Die Erbs- und Bohnenfrucht! die dünnen Haberbrocken!
Für einen Scheffel Korn (hieß es) neun Thaler her!
Ja hier noch einen zu! Für Weizen noch viel mehr.
Die Haber waren schon zehn Gulden hoch gestiegen,
Die Gerste bliebe doch für diesen Preis noch liegen.«

---

*) G. J. Bessen, Geschichte des Bisthums Paderborn. I. Band.

**) Descriptio nova Episcopati Paderbornensis. (Joanne Gigante Dr. med. et Mathem. Authore).

Neben der Armuth des Landes trat dem Aufblühen des Postwesens die natürliche Bodenbeschaffenheit hindernd in den Weg. Das Eggegebirge, auch Teutoburger Wald genannt, theilt das Bisthum, wie bereits bemerkt, in zwei Distrikte. Der östlich gelegene Theil von den Quellen der Lippe bis zur Diemel und Weser ist gebirgig. Auf der Westseite des Landes schlängelt sich die Ems nur mühsam durch eine ebene Sandgegend, welche unter dem Namen Sennerhaide den Raum zwischen den Orten Schlangen, Lippspringe, Paderborn, Neuhaus, Delbrück, Rietberg, Gütersloh, Bielefeld und dem Lippischen Walde einnimmt. Das Eggegebirge steigt nicht über 2000′. Die Höhe über der Meeresfläche beträgt für Paderborn 334,7 Rh. Fuß, für den 5 Kilometer von Paderborn entfernt belegenen sogenannten Bock schon 514,7′, für Detmold 528,37′, Altenbekener Bahnhof 828′, Driburg 585′, Neuenheerse 1142,12′, Kleinenberg 1223,5′, Schwaney 875,02′, Bonenburg 834,78′ und für Warburg Bahnhof 672′. Das Gebirgsland auf der einen Seite mit den ehemals dichten Waldungen, in denen 1668 noch auf Wölfe Jagd gemacht wurde*) — flog doch das Laub von Buchen und Eichen, wenn der Herbstwind daherfegte, noch in die Gräben und über die Mauern der Stadt Paderborn — und die Sandgegend auf der anderen Seite mit den stehenden Gewässern erschwerte die Anlage kunstgerechter Chausseen. Die Straßen waren in den Gebirgen nicht selten auf längere Zeit wegen der Schneemassen unfahrbar und in der Sandgegend gleich Sümpfen. Von den auf einer Karte vom Jahre 1620 verzeichneten Wegen werden 1777 vier als Post- und Landesstraßen benannt**), und es wird angegeben, wie dieselben verbessert werden sollen, nämlich: 1) die Hauptstraße Paderborn-Warburg-Cassel; 2) die Poststraße Paderborn-Rhede über Neuhaus und Neuenkirchen; 3) die Poststraße Paderborn-Höxter bz. Beverungen über Buke, Driburg und Brakel; 4) die Poststraße Paderborn-Detmold. Alle diese Poststraßen wurden erst vom Jahre 1805 und 1806 an kunstgerecht ausgebaut, der Weg von Paderborn nach Rheda, jetzt über Rietberg führend, erhielt erst in den letzten Jahren Steinschlag. In den früheren Jahrhunderten bildeten »mit Holz belegte und über das Holz mit Stein oder Grand befahrene« Dämme die Wege***), auf welchen die fahrenden Posten die Beförderungszeit innehalten sollten. Kurz die Wege waren von abschreckender Beschaffenheit, nur die mit Lebensgefahr zu passirenden Stellen wurden ausgebessert.

Was nun die Schulbildung und die Pflege der Wissenschaften angeht, insbesondere die Fertigkeit im Lesen und Schreiben, so läßt der Mangel an Wohlhabenheit und die Beschaffenheit des unkultivirten Landes schließen, wieweit die Civilisation der Bewohner nur vorgeschritten sein konnte. Dazu kam, daß in Westfalen, wie noch jetzt im Delbrücker Lande, die Landbewohner in nicht geschlossenen Ortschaften wohnten, wodurch die Unterweisung und Ausbildung der Jugend sehr erschwert wurde. Man verwendete die Kinder vielfach zum Hüten des Viehes und ließ Schulhäuser verfallen und verderben. Aufforderungen an die »pastores, Bürgermeister, Räthe, Schulmeister«, solchem Uebel, welches besonders um das Jahr 1686 vorherrschend sein mußte†), entgegen zu treten und die, welche ihre Kinder nicht zur Schule schickten, zu vermerken und gehörigen Orts »zur Bestrafung anzugeben«,

---

*) Holzordnung von 1668.

**) Regulativ von 1777.

***) Polizeiverordnung von 1655.

†) Verordnung des Fürsten Hermann Werner im Jahre 1686.



blieben vielfach unbeachtet oder konnten in Kriegszeiten nicht befolgt werden. Der Schule entwachsen, gab man sich dem Ackerbau und der Jagd hin oder folgte der Werbetrommel, wie einst der Graf Spork aus Westerloh bei Delbrück († 6. August 1679), unbekümmert darum, ob man schreiben und lesen konnte oder nicht. Die Klosterschulen und Klöster, deren Insassen bekanntlich die Kunst zu schreiben pflegten, waren nur Wenigen zugänglich, das Gymnasium zu Paderborn wurde nur von wenigen Schülern besucht, meistens Söhnen wohlhabender Eltern. Die Armuth des Landes und die vielen kriegerischen Ereignisse wirkten auch hier hemmend ein.

Wir sehen also, daß Land und Einwohner nicht die Eigenschaften besaßen, welche eine Entwickelung des Postwesens begünstigen und befördern. Trotz aller Schwierigkeiten und Hemmnisse unternahm es Fürst Ferdinand von Fürstenberg, gegen 1662 die fahrenden Posten einzuführen*). Der Haupt-Expeditionsort war Anfangs Neuhaus, die Residenz der Fürsten. Der Fürst, welcher so sehr auf die Hebung des Wohlstandes seines Landes bedacht war, mochte denken, was König Friedrich Wilhelm I. von Preußen (1713—1740) im Geheimen Staatsrathe selbst sagte, daß die Posten »vor den florissanten Zustand der Commercien hochnothwendig und gleichsam das Oel vor die ganze Staatsmaschine wären«**).

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die ältesten Einwohner des Bisthums Paderborn ein Mittel besaßen, Fernwohnenden sich verständlich zu machen. Diese Mittheilungen bezogen sich wohl meistens auf drohende Gefahren, sei es für eine Stadt, sei es für das Land.

Die Bewohner des Landes, mit Ausnahme der Kaufleute in den Städten und der Gelehrten, bedurften eines Briefwechsels nicht.

Als aber nach Erfindung des Linnenpapiers die Herstellung eines Schreibens erleichtert wurde, und die neue Zeitrichtung die Völker zu erneuter Geistesthätigkeit anspornte, da wurde ein oftmaliger Austausch der Ideen zur Nothwendigkeit. Man erweiterte Anfangs die unvollkommenen Botenposten der Kaufleute und des Hansebundes, errichtete dann Reitposten und führte endlich fahrende Posten ein. Eine Verbindung durch Boten läßt sich für die größeren Städte des Paderborner Landes nachweisen bis zum Jahre 1576***). Zu dieser Zeit fordert der Bürgermeister »der hill Reichstadt Cöllen« den »Ersamen Vorsichtigen Bürgermeister« der Stadt Paderborn zu einer Beisteuer auf. Als dieselbe ausbleibt, wird in einem Schreiben vom Jahre 1576 nochmals darum gebeten mit Hinweisung auf das frühere Gesuch, nämlich: das haben Eue. Er. W. Wyr den 15. jungst abgelaufenem Monats Septembris mit eigener Pottschaft schriftlich überschickt und darauf derselbigen Erklärung begert, Deveill nuhn Eue. Er. W. die begerte Erklärung noch bis daher nit gethaen sunder den Botten allein ein schlecht Recepisse widdergeben u. s. w. Ein Postskriptum bittet, auch die »Stetten Warburg und Brakel« zu diesem »christlichen Werke« zu bewegen.

Diese Botenposten scheint man auch später, als schon die Fürstliche fahrende Post und wahrscheinlich auch die Kaiserlichen reitenden Posten eingeführt waren, beibehalten zu haben. Die Stadt Paderborn wenigstens hatte im Jahre 1720 noch

*) J. Bessen, Geschichte des Bisthums Paderborn, II. Band, S. 247.
F. J. Brand, im Anzeiger für den Kreis Paderborn, 1858 Nr. 31.

**) Stephan, Geschichte der Preuß. Post S. 141.

***) Dr. P. Wigand, Archiv für Geschichte und Alterthumskunde Westfalens, Bd. IV., siehe Anlage Nr. 1.

Boten, welche vereidet waren, Briefe und Packete unerbrochen jedesmal gehörigen Orts abzuliefern und die erhaltenen Antworten mitzubringen*). Die Boten wurden benannt nach den Ländern, wohin sie reisen mußten, z. B. der holländische Bote. Sein Abgang und seine Ankunft wurde durch einen Anschlag am Rathhause bekannt gemacht. Diese Botenposten wurden jedenfalls nachher nur im Innern des Landes verwendet unter Berücksichtigung des Anschlusses an die reitenden Reichsposten. So ging von Driburg wöchentlich zweimal ein Bote nach Nieheim, Steinheim und Lügde, ebenso ein Bote von Driburg nach Dringenberg**). In Paderborn wurde Dienstag und Freitag Vormittag ein Bote für die Tour nach Büren abgefertigt, der dann für Wewelsburg und Wünnenberg Briefe mitnahm. Gegen das Jahr 1790 unterhielt die Stadt Rheda mit 1188 Einwohnern einen Fußboten für die Tour nach Bielefeld, einen anderen für die Tour nach Lippstadt zur zweimaligen Besorgung von Briefen und Packeten in der Woche. Bei dem Postamte Paderborn wurden im Jahre 1807 und auch 1830 vier Fußboten wöchentlich zweimal abgefertigt, der Borgholzer, Detmolder, Erwitter und Bredelaer. Ueberhaupt läßt sich annehmen, daß alle größern Orte des Bisthums mit der Hauptstadt des Landes Botenverbindungen unterhielten, ähnlich wie das Münsterland solche im Jahre 1794 durch 38 Boten mit Münster unterhielt und wie sie Schleswig und Holstein noch bis zum Jahre 1863 besaß. Freilich wird auf den wichtigeren und größeren Routen die reitende Reichspost der Fürsten von Thurn und Taxis später im eigenen Interesse die Boten, welche derselben die Briefschaften entzogen, nicht geduldet haben.

Das Fürstenthum Paderborn war ein reichsunmittelbares Reichsland. Es kann somit nicht auffallen, daß die Reichspost auch über das Paderborner Land ihr Postennetz auswarf. In Paderborn selbst wurde ein Kaiserliches Reichspostamt von 1780 ab errichtet mit den beiden Beamten Franz von Leykam, als Postmeister und J. B. Vogt, als Postsekretär. Die reitenden Posten sind verzeichnet in dem 1764 neu eingerichteten Hof- und Staatskalender. Dieser Kalender führt für das Jahr 1765 fünf solcher Posten also auf: Die Kaiserliche reitende Post gehet ab:

1) Sonntag und Donnerstag Nachts ins römische Reich über Cassel; kommt zurück Sonntags Nachts.
2) Montag und Donnerstag Morgens über Brakel nach Höxter; kommt zurück Dienstag und Freitag Morgens.
3) Dienstag und Freitag Morgens über Rheda,
4) über Detmold und
5) über Erwitte; kommt zurück Sonntags Nachts und Montags Morgens.

In den Jahren 1770 bis 1802 bestanden für dieselben Tage mit denselben Abgangszeiten folgende reitende Posten:

1) Montag: 4 Vorm. nach Cassel, 9 Vorm. nach Höxter;
2) Dienstag: 4 Vorm. nach Detmold, 9 Vorm. nach Rheda, 10 Vorm. nach Erwitte;
3) Donnerstag: 9 Vorm. nach Höxter, 6 Vorm. nach Cassel;
4) Freitag: 3 Vorm. nach Detmold, 9 Vorm. nach Rheda und
5) Freitag: 10 Vorm. nach Erwitte.

---

*) F. J. Brand, im Anzeiger für den Kreis Paderborn 1858, Nr. 31.

**) Ein handschriftliches Verzeichniß der Posten ohne Datum und Jahr.



Diese Zahl der Postverbindungen blieb auch im Jahre 1803 bestehen, nur war die Abgangszeit in etwas abgeändert.

Eine solche Veränderung erlitten auch die Abgangstage, als 1804 die preußische reitende Post eingerichtet wurde. Im Jahre 1807 wie 1830 hießen die reitenden Posten: die Berliner, kombinirte Cassel-Frankfurter, die Münstersche, Lippstädter (über Delbrück) und Detmolder bz. Warendorfer und Mindener. Die Reichsposten wurden 1803 beseitigt, nur der unbeschränkte Transit verschlossener Felleisen blieb der Reichspost auf der Route Frankfurt, Paderborn, Bückeburg und Bremen gestattet.

Das Verdienst, die erste fahrende Post im Bisthum Paderborn eingeführt zu haben, gebührt dem für das Wohl des Landes so sehr besorgten Fürstbischofe Ferdinand von Fürstenberg (1660—1683), welcher in einer dreiundzwanzigjährigen Regierungszeit mit kleinen Mitteln so Großes für gemeinnützige Zwecke leistete.

Die Postwagenordnung von 1679 giebt nähere Vorschriften in Bezug auf Form, Plätze, Bespannung des Wagens und die Orte der Route, welche zu berühren waren. Der Wagen fuhr wöchentlich Donnerstag von Neuhaus ab und sollte Dienstag Nachmittags sobald als möglich in Neuhaus zurück sein. Das Personengeld — Fracht genannt — betrug für jede Person von Neuhaus bis Münster, insofern sechs Personen sich zusammen fanden, für die beiden besten Plätze je ein und einen halben Reichsthaler, für eine einzelne Person überhaupt zwei Reichsthaler. Jede Person hatte dreißig Pfund Päckereien frei, jedoch für einhundert Pfund Mehrgewicht einen Reichsthaler zu zahlen. Der Postwagen fuhr regelmäßig jede Woche auch ohne Passagiere ab. Letztere hatten sich in Neuhaus oder Münster zu melden und alle und jede Fracht vor der Abfahrt zu bezahlen. Vom Jahre 1698 ab war die Hauptstadt Paderborn, nicht Neuhaus, der Ausgangsort der wöchentlich einmal am Mittwoch abgehenden fahrenden Posten nach Zwolle. Das Personengeld betrug 1698 für eine Person von Paderborn bis Münster 2 Rthlr., von Münster bis Zwolle 2 Rthlr. 18 Gr. Für die Route Cassel-Münster wurde 1700 eine zweimal wöchentlich gehende Post eingerichtet »zum Besten des Publico« und damit diese Post auf denen anderen »bereits seienden Posten wohl korrespondiren möge«. Die erste Post ging ab von Münster den 17. April 1700, Sonnabend Morgens 6 Uhr und traf am Montag um 3 Uhr Morgens in Cassel ein, von Cassel dagegen am 16. April, Freitag Nachmittags um 6 Uhr und traf am Sonntag 12 Uhr Mittags in Münster ein. Die zweite Post fuhr von Münster um 2 Uhr früh am Mittwoch, von Cassel um 4 Uhr Abends am Dienstag und war in Cassel am Donnerstag Abends 7 Uhr, in Münster am Donnerstag 9 Uhr Vormittags. Vergleicht man die damaligen Verordnungen, so findet man innerhalb vierzig Jahren einen wesentlichen Fortschritt. Anfangs war Alles unbestimmt. Allmählich wurde die Abgangs-, Beförderungs- und Expeditionszeit genau angegeben. Das Personengeld wurde auch für die Zwischenorte der Route bestimmt normirt und nicht mehr von guten oder bösen Wegen abhängig gemacht. Eine wöchentlich zweimalige Verbindung zwischen Münster-Paderborn-Cassel wurde hergestellt, selbst eine Packet- (Centner) und Werthtaxe wagte sich hervor. Eine weitere Vermehrung der fahrenden Posten giebt eine Posttabelle von 1738 an. In derselben werden folgende Posten aufgeführt: 1) die Holländische oder Amsterdamer; 2) die Düsseldorfer und Niederländische; 3) die Casselsche, Leipziger, Nürnberger, Frankfurter, Eisenacher und Jenaische; 4) die neue Hannover und Hamburger. Letztere wurde in Paderborn am Montag 4 Uhr Morgens nach Detmold abgelassen und kehrte am Dienstag des Nachts zurück.

Durch den siebenjährigen Krieg wurde im Paderborner Lande der Postenlauf gänzlich unterbrochen. Erst im Jahre 1764 nahm die Post ihre Thätigkeit auf nur einer Route zwischen Paderborn und Cassel wieder auf*). Von 1765—1767 einschließlich existirten nur zwei fahrende Posten**). Die erste ging von Paderborn ab Dienstag und Samstag Nachmittag nach Münster, und kam Sonntag und Donnerstag Abend zurück; die zweite wurde in Paderborn Sonntag und Donnerstag Nachmittag abgefertigt für die Tour nach Cassel und traf Dienstag und Samstag Abend in Paderborn wieder ein. Im Jahre 1768 wurde die Detmolder Post, wöchentlich einmal in der Nacht vom Samstag auf Sonntag abgehend, wieder eingerichtet und 1769 trat als vierter Cours die braunschweigische Post von Paderborn über Driburg, Brakel und Höxter hinzu. Auf den vier Routen Paderborn-Münster, Paderborn-Cassel, Paderborn-Detmold und Paderborn-Höxter blieben dieselben Posten bestehen, abgehend und ankommend an denselben Tagen und Tageszeiten von 1770 bis 1802.

Neben den fahrenden und reitenden Posten waren schon Extraposten und Kuriere in solchem Umfange üblich, daß die »verordneten Pferde oft nicht ausreichten.« Die Verordnung vom 10. April 1713 und insbesondere das Edikt vom 5. November 1721 befiehlt nämlich ernstlich, um den verschiedenen Klagen abzuhelfen, »die Pferdebesitzer sollten ihre Pferde auf Ersuchen der Postbeamten herleihen«, wenn zur Fortschaffung der zu Zeiten vielen Extraposten und Kuriere die gewöhnlich verordneten Pferde nicht ausreichten. Zu diesem Behufe sollten Verzeichnisse der Fuhrleute, Bauern rc. den Postmeistern und Haltern ausgeantwortet werden. Die Pferdeeigenthümer, der Reihe nach aufgefordert, waren gehalten, den Befehlen der Postbeamten Folge zu leisten und erhielten nach der publizirten Posttaxe für Pferd und Meile zum Voraus einen halben Reichsgulden oder 12 Mgr.

Die vermehrten Postverbindungen und die lebhafte Benutzung der Posten zur Beförderung von Personen oder Sachen hatten die Entwickelung einer besonderen Taxe zur Folge. Es lag auf der Hand, daß die Briefpost Anfangs weniger Beachtung fand, weil diese als zum Regale der Kaiserlichen Post gehörig betrachtet wurde. Nach dem erfolgreichen Vorgehen des Herzogs Friedrich von Württemberg und des Kurfürsten von Brandenburg gegen das Monopol der Reichsposten begannen auch die übrigen Fürsten Deutschlands, das Postwesen nicht mehr als eine Reichs-, sondern als eine Landessache anzusehen. Die Beförderung der Briefe wurde mit der obligaten Beförderung von Personen und Centnergütern verbunden. Hieraus ist erklärlich, daß sich in den älteren Postordnungen und Posttabellen eine Brieftaxe nicht vorfindet, sondern erst 1769 der Frachttaxe, die im Voraus bis zur Grenze bezahlt werden konnte, hinzugefügt wurde. Unter Fracht verstand man die Ladung, welche zu befördern war, gleichviel, ob sie in Personen oder Sachen bestand. Man unterschied eine Taxe für kleinere Packete und Kaufmannswaaren, für Bücher und Küchenwaaren, für Centnergut und Personen. Nebenbei oder auch durch besondere Verordnungen sind die Gebühren für Extraposten, Kuriere, Estafetten und für die ordinairen Posten angegeben. Eine Person auf der ordinairen Post hatte zu zahlen pro Meile 6 Ggr., für ein Pferd zur extrafahrenden Post wurden pro Meile erhoben

*) Landesverordnung vom 30. April 1764.

**) Hofkalender von 1765—1769.

8 Sgr.; für ein Pferd zur Estafette 12 Sgr. und für ein Kurierpferd auf jede Meile 12 Sgr.

Die erste und älteste Postanstalt, die Haupt-Postexpedition, wurde mit Einführung der fahrenden Post in Neuhaus eingerichtet, woselbst die Fürstbischöfe residirten. Die vielfache Benutzung der Post seitens der Einwohner Paderborns dürfte jedoch bald zur Errichtung einer Postanstalt an diesem Orte selbst geführt haben, zumal 1698 die Hauptstadt auch der Ausgangsort der Posten wurde. Nachweislich hatte Paderborn neben dem Reichs-Postamte vom Jahre 1765 ab ein Fürstliches Postamt, welches der Bürgermeister Moritz Daltrop als Hochfürstlicher Postmeister verwaltete.

Zu den ältesten Postanstalten des Landes gehören außer den Hauptexpeditionen zu Neuhaus und Paderborn die von Rietberg, Neuenkirchen, Lichtenau, Scherfede, Warburg, dann die von Driburg, Brakel, Höxter und Beverungen. Je nach der Bedeutung des Verkehrs oder anderer Verhältnisse treten auch die Postanstalten der einzelnen Orte mehr in den Vordergrund. Die Postanstalten zu Lichtenau, Offendorf, Brakel und Beverungen kamen durch die Posthaltereien zur Bedeutung, die Postanstalt Driburg war erwähnenswerth wegen der dort abgehenden Zweigkurse nach Dringenberg, nach Nieheim, Steinheim und Lügde. Der Inhaber der Postanstalt zu Beverungen erhielt 1784 den Rang eines Fürstlichen Postmeisters. Ob die Inhaber der übrigen Stellen alle den Fürstlichen Beamten gleichgestellt wurden, erscheint zweifelhaft. Als Fürstliche Beamte werden im Jahre 1780 aufgeführt für Paderborn der Postmeister und Hofkammerrath Moritz Daltrop, und dessen Nachfolger Joseph und Moritz Daltrop, für Lichtenau die Posthalterer Petri und Stekelen von 1780—1790 bezw. 1791—1802, für Offendorf der Posthalterer Menne von 1778—1802, für Brakel die Posthalterer Versen und Wickede von 1780—1796 bezw. 1796—1802, für Beverungen die Posthalter Larenz und Franz Vennewitz von 1780—1793 bezw. 1794—1802. Die Posthalterer waren gleichzeitig die Vorsteher der betreffenden Postanstalten, was dem Postwesen nicht förderlich sein konnte, um so weniger, als die Stelle als ein Erbe in der Familie betrachtet wurde. In Bezug auf die Postbeamtenverhältnisse der älteren Zeit möge noch die Ordinatio Serenissimi de jurisdictione in rebus postariis vom 23. März 1702 erwähnt werden, dahin lautend, daß die Postbedienten nicht zu Gerichtsarbeiten herangezogen werden sollten.

---

16. Martin Zeiller, der Verfasser des ersten deutschen Reisebuches.

Mitgetheilt von Herrn Ober-Postdirektionssekretär C. Löper, in Markirch im Elsaß.

Die Anfänge der für die Belehrung der Reisenden bestimmten Literatur reichen bis zum Beginn des sechszehnten Jahrhunderts zurück. Das älteste bekannte Reisehandbuch ist 1511 in Straßburg erschienen und führt den Titel: »Philesius Ringmannus, Instructio manductionem praestans in cartam itinerariam Martini Hilacomili (Waldzemüller)«. Ein anderes, von dem italienischen Arzte Wilhelm Gratorolo verfaßtes Werk: »De regimine iter agentium, vel equitum, vel peditum, vel mari, vel curru seu rheda etc. viatoribus et peregrinatoribus

quibusque utilissimi libri duo« (Ueber die Anleitung Derjenigen, welche zu Pferde oder zu Fuß, oder zu Schiffe, oder zu Wagen, eine Reise unternehmen, zwei für alle Wanderer und Reisenden überhaupt sehr nützliche Bücher) ist schon systematischer angelegt und erschien 1562 in Basel. Diesem Buche folgte 1577 die, in Tabellenform, von einem deutschen Arzte, Theodor Zvinger aus Basel verfaßte Reisekunst unter dem Titel: »Methodus apodemica in eorum gratiam, qui cum fructu in quocunq. tandem uitae genere peregrinandi cupiunt etc.« (Apodemische Methode, denen zu Gunsten, die, welchem Stande sie auch angehören mögen, mit Nutzen zu reisen wünschen u. s. w.). Es ist bezeichnend, daß zwei Städte am Rheine, dieser alten Culturstraße, die ersten Herstellungsorte solcher Bücher sind; ich erinnere nur daran, daß allein das Kloster Einsiedeln in der Schweiz seit dem fünfzehnten Jahrhundert jährlich durchschnittlich von 150,000 Pilgern, welche meist am Rhein entlang zogen, besucht wurde. In Straßburg wurden in der sogenannten elenden Herberge nach urkundlichen Nachrichten 1530 23,548 und 1587 sogar 73,688 arme Pilger*) beherbergt bezw. beköstigt.

Die oben erwähnten Bücher sind in lateinischer Sprache erschienen, mithin nicht für die größere Menge, sondern nur für die wissenschaftlich gebildeten Leser aller Länder bestimmt.

Verschieden von diesen Werken sind die Beschreibungen einzelner Reisen, meist nach entfernteren Ländern, welche von Wallfahrern und sonstigen Reisenden verfaßt und entweder von ihnen selbst oder erst später von Anderen herausgegeben wurden. Hierher gehören beispielsweise die Reise des schwäbischen Ritters Georg von Ehingen nach der Ritterschaft (1455—1457), welche erst im Jahre 1610 (vor einigen Jahren wiederum vom Literarischen Vereine in Stuttgart) herausgegeben wurde; ferner: Beyrlin's Reise durch Deutschland, Polen, Spanien u. s. w., Straßburg 1606 und Birken's Hochfürstl. brandenb. Ulysses der Länderreisen, welche Christian Ernst Marggraf zu Brandenburg durch Deutschland, Frankreich, Italien und die Niederlande verrichtete (Bayreuth 1668). Diese Schriften, sowie die handschriftlichen, ursprünglich nur zum eigenen Gebrauche gemachten Aufzeichnungen über ausgeführte Reisen, haben vielfach den Stoff zu den, an die zuerst gedachten Werke sich anschließenden Reiseführern und Reisehandbüchern, nämlich den Vorgängern der Reisebücher von Reichard, Postdirektor Jahn, Förster, Murray und Bädeker rc. geliefert.

In dem Aufsatze über den Schriftsteller und Dichter Sebastian Brant als Verfasser eines Straßburger Kursbuches (Deutsches Postarchiv Nr. 13 für 1875) habe ich bereits angedeutet, daß das erste deutsche Reisebuch in seiner, den modernen Forderungen wenigstens nahe kommenden Gestalt im Jahre 1632 erschienen ist. Der vollständige Titel dieses Werkes lautet in bezeichnender Umständlichkeit: »Itinerarium Germaniae nov-antiquae« Deutsches Reyßbuch durch Hoch- vnd Nider Teutschland auch angräntzende, vnnd benachbarte Königreich, Fürstenthumb vnd Lande, als Vngarn, Siebenbürgen, Polen, Schweden, Dennemarck rc. So vor alters zu Teutschland gerechnet worden sein: Darinn, neben vielen vnterschiedlichen Raisen, vnd Verzeichnussen der Meilen, die vergleichung deß alten vnnd jetzigen Teutschlands, Item eine kurtze, aber doch aigentliche Benenn- vnnd Beschreibung desselben vornembsten Länder, Stätte, Bißthumb, Clöster, Vestungen, Schlösser, Marcktflecken vnnd Dörffer u. s. w. Meistentheils auß aigener erfahrung

*) Die Zahl derselben nahm später etwas ab, 1635 waren es 60,171, 1634 41,244.

vnnd bewehrten Historien, auch geschriebenen vnnd gedruckten Raißbüchern, vnd andern Scribenten, mit sonderm fleiß colligirt, vnd auff begehren mehrverständiger, dem geliebten Vatterland zu Ehren, Wolstand vnd Nutzen in offenen Druck gegeben, durch Martinum Zeillerum. Straßburg, In Verlegung Lazari Zetzners Seligen Erben. Anno MDCXXXII. Aus dem Reisebuche geht hervor, daß der Verfasser, Martin Zeiller, 1589 in Mucrau in Steyermark geboren ist. Wie Herr Hassel in der Zeitschrift für deutsche Culturgeschichte für 1872 ferner mittheilt, war derselbe in Ulm eingebürgert und dort in mannigfachen gelehrten Aemtern, unter Anderem als reichsstädtischer Censor historischer und politischer Bücher bis an sein Ende thätig. Rühmlichst bekannt hat er sich außerdem gemacht durch seine, in Gemeinschaft mit dem berühmten Kupferstecher Mathäus Merian begonnene Topographie (»Topographische Beschreibung und Abbildung der vornehmsten Orte, 19 Bände. Frankfurt am Main 1642—72«). Zeiller mochte während seiner ziemlich zahlreichen Reisen die Nützlichkeit eines guten Reisehandbuches einsehen; er entschloß sich deshalb dazu, ein solches in deutscher Sprache herauszugeben. Sein Buch bildet einen starken Folioband von 720 Seiten, ein zweiter dasselbe ergänzender Theil, der etwa 520 Seiten enthält, erschien 1640. Das Werk gehört jetzt zu den Seltenheiten, ebenso ein Abdruck vom Jahre 1674. Zeiller war sich wohl bewußt, daß er damit den Anstoß zu einer neuen Literatur gegeben habe, denn er schreibt in der Vorrede zum zweiten Theil: »Wann dann, ohne ruhm zu melden, ich der Erste, so ein dergleichen Reißbuch durch Teutschland zu schreiben sich vnderstanden, vnnd auß den Scribenten so vom Teutschland etwas auffgezeichnet, vnd zu bekommen geweß sein, dasselbe colligirt, auch sehr viel dings, so in keinem buch zu finden, auß eigener, auch anderen erfahrung, vnd Communication, in dasselbe gebracht u. s. w.«

In einem besonderen Verzeichnisse führt Zeiller diejenigen Werke an, welcher er sich bei der Ausarbeitung seines Reisebuches als Quellen bedient hat; es sind nicht weniger als 350, meist in lateinischer Sprache verfaßte Schriften, daneben hat er benutzt »vnterschiedliche geschriebene vnnd gedruckte Reyßbücher, ferner Relationes so wol geschrieben als gedruckt, allerley Reichs Abschiede vnd Acta, Policey Ordnungen, Deductionsschrifften, Frankfurtische Relationes, schrifftliche Verzeichnusse u. s. w.« Interessant ist es, daß Zeiller bei der Abfassung seines Buches bereits in ähnlicher Weise verfahren hat, wie es heute bei der Herausgabe umfangreicher Quellenwerke, wie Conversations-Lexika 2c., zu geschehen pflegt. Er sagt darüber nämlich, daß er sich vor Allem bemüht habe, »etliche geschribne Raisen zu erlangen, damit das Werck etwas desto vollkommener sein möchte, wiewol nicht alles, wie ich verhofft, zu bekommen geweßt ist. Vnd demnach ich, durch Gottes Genad, damit fertig, so habe ich solch meine Arbeit hochgelehrten vnnd vornehmen Leuthen, nach vnnd nach, durch etliche Capitel zu vberlesen geschickt, vnnd gegeben, die jhnen dieselbe nicht allein belieben lassen, vnnd respective zum Druck befördern helffen: Sondern theils auch mit aignen Handen noch viel nutzliches darzu geschrieben haben, wie derselben an seinem orth gebürend gedacht wird.« Nichtsdestoweniger kam Zeiller zu der Ueberzeugung, daß in sein Werk sich manche Fehler eingeschlichen und da ferner der dreißigjährige Krieg manche Veränderungen in den deutschen Orten herbeigeführt hatte, so entschloß er sich eben dazu, den zweiten Theil des Buches zu verfassen, welcher den ersten ergänzen bz. berichtigen sollte. Die Gewissenhaftigkeit, welche ihn bei der Bearbeitung leitete, geht schon aus dem folgenden Satze hervor: »Inmaßen

ich in diesem Werck vielmal gethan vnnd die Fehler, in dem gedruckten Itinerario von mir begangen, rund angezeiget, ob schon ich mich hierzu nicht der gemeinen zweiffelhafftigen Zeitungen, sondern vornehmer, vnnd berühmter Leuthe, die aber auch geirret, gebraucht habe, als ich eines bessern vnd gründlichern berichtet worden bin, damit niemands durch mich verführet werde.« Er wollte eben erreichen, daß sein Werk vollkommener werde als die vordem herausgegebenen kleinen Reisebüchlein, welche »mehr Irrweg, als Wegweiser, als die so falsch vnd vbel gedruckt, daß sie mehr verführen, als laiten thun.« Bei der Herstellung des zweiten Theils hat Zeiller sogar 450, zumeist wieder in lateinischer Sprache abgefaßte Schriften benutzt, die in einer Uebersicht genau aufgeführt sind. Er bedauert dabei, daß er »wegen vnsicherheit der strassen vnd vbler fortbringung der brieff« nicht noch mehr habe erlangen können, »zumal durch das Leydige Kriegswesen viel Sachen mercklich geändert« seien.

Wie man aus Vorstehendem ersieht, wollte Zeiller die Sache durchaus erschöpfend behandeln, sein Buch sollte, wie Herr Hassel treffend bemerkt, zugleich ein Wegweiser auf den Reisen und ein Führer bei der Besichtigung der Städte sein, zugleich Bericht eines Augenzeugen, der dem Leser von seinen eigenen Wanderungen erzählt und eine Zusammenstellung aus antiquarischen, geschichtlichen und geographischen Quellen. Bei der großen Belesenheit Zeiller's wobei ihm seine amtliche Thätigkeit als Censor zu Hülfe kam, ersetzt sein Reisebuch fast alle zuvor über Deutschland und die angrenzenden Länder erschienenen Werke geographisch-geschichtlichen Inhalts. Dabei »colligirt« Zeiller nicht blos, wie es die damaligen Schriftsteller thaten, sondern, weil er meist zugleich eine gute Kenntniß von den Sachen besitzt, übt er auch öfters eine Kritik aus, die in der Regel wohlwollend gehalten ist.

Zeiller ist ein guter Patriot. So hebt er hervor, daß er die Arbeit gethan, »nicht daß ich damit prangen vnnd vor andern mich grosser Geschicklichkeit berühmen, oder vorgeben solte, als ob gantz Teutschland, sampt allen Raisen vnd Wegen, hierinn beschrieben were, Nein, sondern daß ich dem Vatterland, vnd desselben Liebhabern hiedurch in etwas dienen, vnd andern, die mehrere Erfahrenheit haben vrsach geben möchte, dasjenige, was hie abgehet, zu ersetzen, mit vielen mir noch manglenden Raisen zu vermehren, vnnd also ein vollkommene beschreibung des Teutschen Landes vnnd aller vornembsten sachen in demselben heraußkommen zu lassen, so ihnen zu einem unsterblichen Ruhm geraichen wird.

Nam pius est Patriae scribere facta labor, das ist:

Wer Vatterlands Geschicht beschreibt
Ein nutz- vnd köstlich Arbeit treibt.«

An anderer Stelle erinnert Zeiller daran, daß der König Jacob I. von England seinen Sohn zum Lesen der Geschichtswerke dieses Landes ganz besonders angehalten habe, »auff daß er nicht ein Frembdling in seinem eigenen Königreich seye.«

Ganz ähnliche Gründe, wie Sebastian Brant etwa ein Jahrhundert vor Zeiller bestimmt hatten, eine Beschreibung Deutschlands zu fertigen, nämlich »das diejhenigen, die Teutsche land nie erkündet oder durchsehen, eyn anzeyg vnd bildnuß haben möchten der weite vnd grösse Teütscher land«, waren auch für Zeiller maßgebend. Er wollte, indem er auf alle Vorzüge hinwies, die Deutschland bereits damals besaß, zugleich auch der damaligen Gewohnheit entgegenwirken, die jungen vornehmeren Deutschen zur Vollendung ihrer Bildung nach auswärtigen

Universitäten, wie nach Paris, Boulogne, Orleans, Pavia 2c., zu schicken, zumal bereits hohe Schulen in Prag, Wien, Heidelberg, Köln, Erfurt, Straßburg 2c. bestanden. Er spricht sich darüber so aus: »Manche vermeinen wol gar, daß Teutschland ein kleines Wesen seye, gleich wie die Bauren bey Orleans in Frankreich, vnd auch etliche Italianer, Teutschland für eine grosse Statt vor diesem gehalten haben: Da doch, gleichwie in der gantzen Welt nichts herrlichers als Europa, also auch in Europa nichts edlers vnd kein grösseres Königreich, auch welches in allen dingen so vollkommen, ein Königin vnd Mutter anderer Länder und Nationen were, als Teutschland zufrieden ist, in welchem man nicht die rusticitet oder vnhöfflich- vnd grobheit (wie theils Außländer fürgeben dörffen) sondern die Civilitet, rechte Adeliche Vbungen, Sitten, vnd Tugenden, schöne höffliche, nicht leichtfertige, sondern Gravitetische vnnd ernstliche Caeremonien, vnnd was das fürnembste ist, die rechte wahre Religion, vnnd wie man recht leben, vnd Seelig sterben möge, hohe Kunst, Weißheit vnd Sprachen, vnnd wie man Königreich, Fürstenthumb, Land vnnd Leute wol regieren, auch im Nothfall mit gutem Success zu Land vnnd Wasser Krieg führen, mit grossem nutzen Gewerb vnd Handlungen treiben, vnd die Haußhaltung wol bestellen solle, studiret vnnd erlernet ..... Es finden sich dort berümmte hohe, vnd andere Schulen, vortreffliche Theologi, JC^ti Medici, Philosophi, Poetae, vnd andere herrliche Leuth, in allerley Weißheit, Künsten vnd Spraachen, ... Kunst Cammern, Antiquiteten, Monumenten, Müntzwerk ..... schöne künstliche Gemälde, vnd viel anders mehr: Also daß einer in seinem Vatterland so viel zu sehen, vnd zu lehrnen, daß er, ohne hülff fremder Länder, geschickt vnnd verständig genug werden, vnd sein lebenlang nicht alles wird ergründen vnnd begreiffen mögen, sonderlich wann er auch die herrliche Bücher, so von den Teutschen sachen außgangen, darzu lesen wird, vnnd dieselbe billich vor andern lesen solle..... Wir leben in Teutschlandt vnd wollen doch desselben grosse Gaben vnd bequemlichkeiten nicht erkennen. Vnd Sebastian Brandt, ein alter Doctor hat hiervon also geschrieben:

»Etlicher acht sich hoch darumb
Daß er auß Welschen Landen kumb
Vnd sy zu Schulen worden wiß
Zu Bonony, Pavy, Pariß,
Zu hohen Sien, in der Sapientz,
Ouch in der schul zu Orlyens
Vnd den Roraffen gesehen hat,
Vnd Meter Pyer de Conniget
Als ob nit ouch in Tütscher art
Noch wer Vernunfft, Synn, Höubter zart,
Damit man Wißheit, Kunst mög leren,
Nit not, so vern zu Schulen keren,
Welcher will leren in sym Land,
Der findt jetzt Bücher allerhand.
Daß nieman mag entschuldigen sich
Er wol dan liegen lästerlich.«

Im ersten Theile des Reisebuches sind 109, im zweiten sogar 179 Reisen, unter Angabe der Entfernungen der berührten Orte aufgeführt, und zwar beziehen sich 29 Capitel des zweiten auf die entsprechenden des ersten Theils. Ein besonderes Capitel im zweiten Theil behandelt acht Reisen, welche von Kaisern, Königen, Fürsten

und Grafen, wie z. B. von Kaiser Carl V., König Philipp II. rc., zurückgelegt sind, während in zwei Capiteln am Schlusse solche Orte im Besonderen erwähnt sind, die bei den Reisen selbst nicht berührt wurden.

Wohl der bedeutendste Fortschritt, den das Reisehandbuch Zeiller's gegenüber den, vor demselben erschienenen Reiseschriften aufweist, ist derjenige, daß es auch dem praktischen Nutzen der Reisenden gebührende Rücksicht widmet. Der Verfasser erwähnt nicht nur beiläufig die damals schwierigen Paß- und Zollverhältnisse und die vorhandenen Beförderungsmittel, sondern er giebt auch Andeutung, in welchen Herbergen man ein gutes Unterkommen findet, ja er erwähnt öfters die Höhe der gezahlten Preise.

Interessant sind insbesondere die Angaben über die Verkehrsverhältnisse jener Zeit und die Verkehrsmittel. So heißt es z. B. bei einer Reise von Basel nach Straßburg: »Weiln wir den nächsten Weg nicht, sondern vmbgeraist sein, so haben wir dem postillon von Basel hieher, von drey Pferden bezahlt, ein vnnd zwantzig Gulden.« An anderer Stelle heißt es ferner: »vnd haben wir vor drey Pferde von Straßburg hieher (Ulm) vnd zurück sambt der Zehrung geben in allem 36 Gulden 48 Kr.« Nach dieser und anderen Mittheilungen zu schließen, muß Zeiller mit seinen »Freunden« die Reisen öfters in Begleitung des Postillons reitend zurückgelegt haben, zumal es damals noch nicht überall Landkutschen gab. Im Jahre 1629 reiste Zeiller von Mestre bei Venedig, woselbst »jetzt mehrertheils Schiffer, Gutscher vnnd dergleichen Leuthe« wohnen, mit dem »Augsburger Boten, deme ich für Zehrung vnd Pferde, biß nach Augspurg zwantzig Ducaten in Gold gab.« Diese Reise, welche 9 Tage währte, legte er zum größeren Theil reitend, zum kleineren in einer Kutsche zurück. Weiter erwähnt Zeiller, daß er für eine Kutsche von Augsburg nach Ulm 18 Gulden bezahlt habe. Landkutschen begegnet er ferner bei seinen Reisen nach Frankreich und in diesem Lande, kann denselben aber keinen Geschmack abgewinnen. »Dann es mit den Ordinari Gutschen eine solche Gelegenheit hat, daß man sich nach deß Gutschers Willen richten muß. Man kann auch in solchen, weiln sie fast allenthalben zugemacht seyn, wenig herumb sehen, vnd sitzt einer, gleichsam wie in einer Gefängnuß darinn, daher es viel besser ist, Pferde zu nehmen, wann sie schon ein mehrers kosten thun.« Von der Landkutsche zwischen Paris und Orleans sagt er: »Ist ..... ein lieberlichs (sic!) fahren. Es können auff die 12 oder 14 Personen bißweiln in einer sitzen, und müssen die hinderste ein gut Weil warten, biß die vorderste herauß kriechen, und ihre Degen oben unter der Decken, dahin mans stecken muß, ledig machen können.« In Oesterreich rc., woselbst Zeiller mehrfach Postpferde zu benutzen schien, kehrte er zuweilen bei den Postmeistern ein, so z. B. in Ober-Laibach, dann aber auch in Passau; öfters muß er in einem »einschichtigen« Wirthshause einkehren. Mehrfach klagt er über die schlechte Beschaffenheit der Wege, insbesondere auch in Oesterreich. »Wir hatten den halben weg gegen der St. Veistritz ein sehr böse Strassen, vnnd Mordweg.« Dann wieder: »wir kamen durch einen sehr vnlustigen, rauhen, vnnd tieffen bösen weg.« Im gebirgigen Terrain war das Reiten sehr unangenehm. »Es sein auff diesem Weg mehrertheils glatte vnd braite stein, darüber mit gefahr zu reiten, vnnd müssen die Pferde klettern, wie die Geissen und Gembß.« Ueber den Semmering nach Italien reiste Zeiller im Jahre 1622, »allda die Ochsen das beste thun müssen, mit welchen man die Wägen vberführet.« Dazu kam noch, daß zur Zeit des dreißigjährigen Krieges, als alle Leidenschaften entfesselt waren, große Unsicherheit auf den

Landstraßen herrschte. »Wir haben allhie (bei Kitzingen) 5 Musquetierer mit vns genommen, weiln es so vnsicher zu raisen war.« Von seinem Wirth in Carpenado bei Venedig bemerkt Zeiller, daß derselbe »bißweiln selbsten mit den Banditen auff die Beuthe reiten« solle. Im tyrolischen Dorf Grigno war 8 Tage vorher die Post angehalten und des Postfelleisens beraubt worden. Eigenthümlich ist es, daß die Reisenden jener Zeit es bisweilen vorzogen, sich bei den Fuhrleuten und Boten auch in Kost zu geben.*) Unser Gewährsmann sagt über die Fahrt von Mestre nach Augsburg: »Wer aigne Pferde hat vnnd selber spendiret, der kompt auff diesen weg am besten fort vnd kan nach seinem gefallen raisen, etwas mehrers sehen, vnd besser leben, da er sonsten thun vnd vorlieb nemmen muß, was der Bott will, vnd hergeben laß.« Uebervortheilung der Gastwirthe war schon damals an der Tagesordnung. In dem Marktflecken Mattern wurde »beim Löwen übernacht, der dem Potten**) seinen Beutel ziemblich zerzert hat, obwoln wir wenig zum besten hatten.« Anderseits wurde den Gastwirthen wohl auch häufig genug übel mitgespielt; Zeiller giebt gleich einen Beleg dazu: »Allhie (in Bayrisch Soya) ist der vnserige (nämlich der Bote), weiln er dem Wirth von vorigen Raisen schuldig gewesen, auffgehalten worden, vnnd erst zu Schöngau wieder zu vns kommen.«

Auf seiner Reise nach den Niederlanden benutzt Zeiller auch eine besondere Gattung von Beförderungsmitteln, die sogenannten Wind- oder Segelwagen. »Von Losdun sein wir am Vffer des Meers nach Schefflingen ein gute stund wegs gefahren, alda des Printzen***) (Moritz von Oranien) Windwägen zu sehen sein. Wir sein auff einem Seilwagen mit gutem Winde in einer halben viertelstunde, ein meil wegs am Strande gefahren.« Der Erfinder dieser Wagen soll der Mathematiker Simon Stevinus gewesen sein. »Es haben in einem solchen Wagen 28 Männer sitzen vnd innerhalb zwo Stunden vierzehn Holländische Meilen, nemblich von Scheveningen biß auff Pettom mit solcher Geschwindigkeit fahren können, daß die vorüber Reysenden sie nicht haben kennen oder ein Pferdt ihnen lang zugleich hat lauffen können. H. Grotius hat hiervon diese Verß gemacht:

»Jcarios hospes noli trepidare volatus:
Praescripto poteris Daedalus esse modo.«

Die Flüsse, insbesondere stromabwärts, reiste Zeiller mehrfach zu Schiff. So heißt es im Eingange des 14. Capitels des Reisebuches: »Anno 1628 gegen anfang des Juny ..... haben wir vnserm Schiffmann, Vrban Bayern, Burger zu Straßburg von einem aigenen Schiff biß auff Maintz geben ein vnd zwantzig Reichsthaler.«

---

*) Also ganz ähnlich wie heutzutage bei den Reise-Unternehmungen der Gebrüder Stangen.

**) Boten.

***) Zeiller bezieht sich auf eine Schrift: »Hegenitius, Itin. Frisco-Holland. p. 140.« Es giebt auch eine Schrift in deutscher Sprache, betitelt: »Der große Segelwagen, der mit dem Prinzen Moritz von Oranien und 27 Personen am Strande von Scheveningen nach Petten fuhr u. s. w.« Diese Art Wagen wurden mittelst ausgespannter Segel fortgetrieben; es konnten, wie richtig angegeben, 28 Personen in der Stunde 7 holländische Meilen fahren. So großes Aufsehen diese Erfindung auch anfänglich machte, so wenig bewährte sich dieselbe doch in der Folge. Denn einmal konnten die Windwagen nur in der Windesrichtung benutzt werden und bei mäßigem Winde nur langsam, ferner aber verlangten sie einen sehr ebenen Weg. Nichtsdestoweniger wurden Versuche mit solchen Fuhrwerken fortgesetzt und der Engländer Slater legte mit einem solchen Wagen die Strecke von Alexandrien nach Bassora bei starkem Winde 4 deutsche Meilen in der Stunde zurück. Kirchmann, Gesch. der Arbeit und Cultur.

Auf dem Wege von Mainz nach Frankfurt am Main heißt es ebenfalls: »Von hier sein wir den Meyn hinauff zu Schiff gefahren.« Wahrscheinlich war dies das zwischen den bezeichneten Orten seit längerer Zeit kursirende, sogenannte Marktschiff.

Die zur Zeit des Zeiller zwischen den verschiedenen größeren Orten benutzten laufenden Boten müssen bei Ausübung ihres Berufs, der Ueberbringung von brieflichen Nachrichten, im Ganzen wenig zuverlässig gewesen sein, denn er bringt sie, denen die »vble Fortbringung der brieff« während des dreißigjährigen Krieges wohl vorzugsweise zuzuschreiben ist, in Verbindung mit den Wirthshäusern, wenn er schreibt: »Theils (einige Personen) lauffen wie die Potten, vermeinen, wenn sie sagen können, wo es die besten Wirtshäuser habe, so seye es damit schon außgericht.«

In dem ersten Capitel des Reisebuches befinden sich Angaben über die Beschaffenheit Deutschlands und der angrenzenden Länder im Allgemeinen, über die Sitten, Gebräuche der alten Deutschen und ferner Geschichtliches über die Einwohner des Landes und ihre Regenten. Zeiller bemerkt gelegentlich darüber, er habe diese »generalia« vorausgeschickt, »daß man dadurch Politische Weißheit erlange.«

Bemerkenswerth sind die im Reisebuche selbst eingestreuten Schilderungen der Sitten und Gebräuche, die der Verfasser wahrscheinlich um deshalb beigefügt hat, weil, wie es in der Vorrede heißt, ein Deutscher, der große Vorliebe für fremde Sachen habe, Fremdes genug in seinem eigenen Vaterlande finden könne. »Vnnd ist kein zweiffel, wann ein Schwab, oder Bayer, in Sachsen vnnd Westphaln kompt, daß jhnen selbiger Nationen Spraach, Sitten, Art zu leben, vnnd ein anders mehr, fraglich außländisch fürkommen wird. Wie dann ein jedes Land vnnd Statt etwas besonders hat, so man loben oder schelten kan.« Als Beleg dafür giebt Zeiller zur Schilderung von Land und Leuten zuweilen Knittelverse, wie folgende über Westphalen:

»Hospitium vile, groff brot, dünn bier, lange mile,
Sunt in Westphalia, si non vis credere loop da.«

Aehnlich schließt die Schilderung einer Reise durch Böhmen:

Auff die Nacht kamen wir wider in ein Dorff, da man vns aber nicht viel Umbstände gemacht hat. Dann es in den Böhmischen Dörffern aber schlecht hergehet: »wie die alten Reimen lauten:

»Hab wohl acht auff deine Sachen,
Ihr Speiß thu nicht verlachen
Frisch Stroh halt für dein Bett
Das ander voll Leuse steckt
Dein Deckbett ist die Stuben haiß,
So dir macht außtreibn den Schwaiß,
Wiltu wissen des Tages Stund,
Sihe an die Sonnen rund:
Weiter thu auch nicht trawen,
Als was sehen die Augen.«

Die Reisen, welche Zeiller in den ersten 16 Capiteln seines Reisebuches beschreibt, hat er, wie es in einer »Erinnerung an die Leser« im siebzehnten Capitel erhellt, selbst zurückgelegt, während die Beschreibung der übrigen Reisen ihm zum Theil von anderen Personen mitgetheilt, zum Theil gedruckten Reisebüchern entnommen sind.

Das Reisebuch von Zeiller muß seiner Zeit einem wirklichen Bedürfnisse entsprochen haben, denn schon 2 Jahre später, 1634, gab er bereits in Straßburg noch zwei andere Reisebücher über Frankreich und Großbritannien heraus. (Itinerarium Galliae, Das ist: Reyßbeschreibung durch Frankreich und Angräntzende Länder, Itinerarium Magnae Britanniae, Das ist: Reyßbeschreibung durch Engelland, Schott- und Irrland.) Ferner erschien 1637 in Ulm ein viertes Reisebuch über »Hispanien« (Spanien) und Portugal, und 1640 in Frankfurt am Main ein solches in Folio mit Kupferstichen über Italien. Alle diese Reisewerke sind in der Anlage dem Deutschen Reisebuche ganz ähnlich. Wie es in der Vorrede zum Reisewerk über Frankreich heißt, hatte der Verfasser diese Bücher herausgegeben, »damit dadurch der Lateinischen, und anderer frembden Sprache Unerfahrne, und auch diejenige, so nie geraißt sind, gleichsam in einen Spiegel vor Augen sehen, was von diesen vier herrlichen großen Länderen, Italia oder Welschland: Gallia oder Frankreich: Hispania, oder derselben vielen Königreichen, so der zeit sampt Portugall, unter diesem Namen begriffen: und von Magna Britannia, oder Engelland, Schott- und Irland; zuwissen nicht allein schön stehet, sonderen auch der Nachbarschafft, Krieg, und Handlung halber, sehr nutzlich und nöthig ist.«

Die drei Straßburger Reisebücher wurden 1674, nach des Verfassers Tode, vom Buchdrucker Simon Paulli in Straßburg nochmals herausgegeben; aus dem Vorworte des letzteren geht hervor, welche Verehrung er dem Verfasser zollte. Wahrscheinlich mit Rücksicht darauf, daß das deutsche Reisebuch wegen seiner umfangreichen unbequemen Form sich zur Mitnahme auf Reisen nicht eignete, verfaßte Zeiller 1651 ein handlicheres Werk, den Fidus Achates oder getreuen Reisgefert, das gewissermaßen als ein Auszug aus dem geschilderten größeren Werke über Deutschland ꝛc. anzusehen ist. Dieses Buch wird in der sehr seltenen Reisebeschreibung des brandenburgischen adligen Pilgers Otto Friedrich von der Gröben (Marienwerder 1694) wiederholt als ein bekanntes und berühmtes angeführt.*) Der bekannte Schriftsteller C. Vogt hat über dasselbe vor einigen Jahren einen sehr anziehenden Artikel**) veröffentlicht; er nennt es mit Recht einen zweihundertjährigen Bädeker. Das gedachte Werk muß seiner Zeit in der That gute Aufnahme beim reisenden Publikum gefunden haben, denn 1661 erschien es bereits in dritter Auflage. Im Jahre 1658 wurde es in Amsterdam in lateinischer Sprache herausgegeben; der Verfasser faßte dies als Nachdruck auf und nannte dieses Verfahren »eine schwere vnd Segenfressende Sünde gegen das siebente Gebot.« Noch im Jahre 1690 gab ein Sachse, Stübelin Dresden, die Beschreibung Zeiller's von Ungarn mit Zusätzen (»Ergänztes Ungarn«) heraus. Man kann hiernach annehmen, daß die Reisebücher von Zeiller nahezu ein Jahrhundert im Gebrauche waren.

In dem zuletzt erwähnten Reisewerke, und zwar im Vorwort, giebt Zeiller gute, die damaligen Zeitverhältnisse trefflich beleuchtende Lehren über die »Nothwendigkeit und Nutzbarkeit« des Reisens, welche einigermaßen den Vorbemerkungen der Werke von Bädeker entsprechen. Er behandelt vor Allem: 1. Wie man sich zur Abreyse vorzubereiten. 2. Hernach auf solcher zu verhalten. 3. Was in Besichtigung der

*) Friedländer, Darstellung aus der Sittengeschichte 2. Theil S. 214.

**) In Westermann's illustrirten Monatsheften für 1870.



Länder und Oerter zu beobachten und 4. Wie die Zuruck-Reys anzustellen und man darauff in seinem wieder erreichten Vatterland sich zu erzeigen habe.« Unter Anderem soll ein Jeder, der eine Reise beabsichtigt, alle Bücher, Karten und Tafeln studiren, bei Boten, Kutschern und Schiffleuten Erkundigungen einziehen, sich Wissenschaft von seinem Vaterlande verschaffen, damit er draußen auf Befragen Antwort ertheilen könne; dann sich »mit Gott versöhnen und den himmlischen Zehrpfennig zu sich nemmen; auch hernach seine Schulden, die Er etwa abzurichten hat, bezahlen; Und so er sein selbsten ist, solches auch zu thun Macht hat, ein Testament zuvor auffrichten und sonsten seine Sachen allerseits wol bestellen; weiln man oft wol außereyset, aber nicht wieder heim kommt.« Die Unsicherheit der damaligen Zustände, wenige Jahre nach dem dreißigjährigen Kriege, zeigt sich unter Anderem in seinem Rath über die Behandlung des Geldes. »Und wenn dergestalt alles wol bestellt, so ist noch übrig, daß man auff den Zehrpfennig und wie man theils Gelt, so man bei sich zu führen in den Vellis oder Trühlein, im Beutel, Büchlein, Wachs, Stück Brots, ausgehöltem Steken, in den Schuhen, Hosen, Wamms oder sonsten, auch wohl an unsaubern Orten, fleißig verwahre, bedacht sei. So man getreue Leut bei sich hat, kann man etliches unter Sie außtheilen, oder auch dem Schiffsmann, Gutscher, Vor- oder Postreuter, Botten, Dolmetschern, Wegweisern (dann auch diese den Reysenden offtmals von nöthen seyn) zu verwahren und heimlich zu verstecken geben. Welches dann so viel möglich in Gold und zwar solchen, so der Orten, dahin man begehrt, gar gültig ist, geschehen sollte. Von kleinem Gelt sollte man allein so viel bey sich haben, als viel man dessen ohngefehr täglich bedarff; und wenn man grobe Sorten zu verwechseln, soll es geschehen, wenn nicht viel Leute umb den Weg seyn: dieweil ein Reysender sonsten den Dieben und Räubern, Ihme nachzustellen und auff den Dienst zu passen, leichtlich hierzu Ursach geben kann, sonderlich zu Kriegszeiten, da man auch Paßports, Geleitsbriefe und bisweilen gar persönliche Begleitung, so man convoy und theils Orten, sonderlich aber in Sterbensläuften, einen beglaubigten Zeugniß, daß man von gesunden Orten herkomme, so man Fede nennet, von nöthen hat.« Merkwürdig sind auch einige Verhaltungsmaßregeln, die Zeiller anräth, daß man nämlich in Herbergen seine Kleider unter das Kopfkissen legen, die Thür der Schlafkammer sorgfältig verschließen, mit einer Bank verrammeln und niemals vergessen soll, Feuerzeug und Degen neben das Bette zu legen und zu beten.

Wenn man die Zeitverhältnisse des siebzehnten Jahrhunderts berücksichtigt, so kann man gestehen, daß Zeiller in seinen verschiedenen Reisewerken so viel geleistet hat, als es überhaupt nur möglich war. Letztere sind in der That ein treuer Spiegel der Zeit, ihrer Anschauungen und Verhältnisse. Darum habe ich es auch für angezeigt gehalten, den Verfasser so viel als thunlich selbst reden zu lassen.

---

47. Adreßbuch des deutschen Buchhandels.

Wie in den Vorjahren, ist auch für das Jahr 1876 im Verlag von O. A. Schulz in Leipzig ein »Allgemeines Adreßbuch für den deutschen Buchhandel, den Antiquar-, Colportage-, Kunst-, Landkarten- und Musikalienhandel, sowie verwandte Geschäftszweige« erschienen.

Nach der dem Werke beigegebenen statistischen Uebersicht enthält das Adreßbuch im Ganzen 4750 Firmen aller auf dem Titel genannten Geschäftszweige.

Davon beschäftigen sich:

1176 nur mit dem Verlags-Buchhandel,
210 » » » » Kunsthandel,
131 » » » » Musikalienhandel,
107 » » » Sortiments-Kunsthandel (als Hauptgeschäft),
150 » » » » Musikalienhandel (als Hauptgeschäft),
95 » » » Antiquariatshandel,
2820 mit dem Sortiments-, Buch-, Antiquar-, Colportage-, Kunst-, Musikalien-, Landkarten-, Papier- und Schreibmaterialienhandel und endlich
61 Firmen, welche entweder den bereits aufgeführten angehören oder keine selbstständigen Geschäfte bilden, wie Expeditionen, Redaktionen u. s. w.

Unter den vorletzt Genannten befinden sich jedoch viele, welche auch Verlag besitzen.

1425 auswärtige Handlungen halten in Leipzig Lager.

Unter den mit dem Buchhandel verwandten Geschäftszweigen, zum Theil mit den obigen Hauptgeschäften vereinigt, sind:

1484 Antiquariatshandlungen,
25 Autographenhandlungen,
627 Colportagehandlungen, die sich mit Sortiment,
166 Colportagehandlungen, die sich mit Verlag,
79 Colportagehandlungen, die sich mit Colportage, Sortiment und Verlag befassen,
93 Darmsaitenhandlungen,
1790 Kunst-Sortimentshandlungen, einschl. der mit dem Kunsthandel beschäftigten Sortiments-Buchhandlungen,
914 Landkarten-Sortimentshandlungen, größtentheils mit dem Sortiments-, Buch- und Kunsthandel 2c. verbunden,
12 Laubsäge-Utensilien-Fabriken,
127 Lehrmittelhandlungen und Fabriken,
1321 Leihbibliotheken, Musikalien-Leihanstalten, Journal- und Bücher-Lesezirkel, darunter:
992 Leihbibliotheken,
403 Musik-Leihanstalten und
613 Journal- und Lesezirkel.
Mehrere Firmen beschäftigen sich mit 2, andere mit allen 3 Branchen.
5 literarische Vermittelungs-Institute,
1539 Musikalien-Sortimentshandlungen, einschl. der mit dem Musikalienhandel beschäftigten Sortiments-Buch- und Kunsthandlungen 2c.,
160 Musik-Instrumentenhandlungen und Pianoforte-Fabriken,
79 Oelfarbendruck-Anstalten,
1151 Papier-, Schreib- und Zeichenmaterialien-Handlungen, meist mit dem Sortiments-Buch-, Kunst- und Musikalienhandel verbunden,

133 photographische Anstalten,
42 Spiel- und Bilderbogen-Verleger.

Das gesammte Kommissionswesen des Buchhandels in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vertheilt sich unter 7 Haupt-Kommissionsplätze und wird zusammen von 223 Kommissionairen besorgt, wovon auf

Berlin	30	mit	287	Kommittenten,
Budapest	11	»	103	»
Leipzig	115	»	4358	»
Prag	16	»	88	»
Stuttgart	15	»	500	»
Wien	31	»	460	»
Zürich	5	»	91	»

kommen.

Neue Etablissements auf dem Gebiete des Buchhandels und der verwandten Geschäftszweige wurden im Jahre 1875 bis 25. Februar 1876 zusammen 365 gezählt. Die Anzahl der erloschenen und veränderten Handlungsfirmen hingegen betrug 449.

Die 4835 deutschen Buchhandlungen vertheilen sich in 1170 Städte nach folgendem Verhältnisse:

Es kommen:

3622	Firmen	auf	814	Städte im deutschen Reiche,
4	»	»	1	Stadt in Luxemburg,
588	»	»	198	Städte in Oesterreich,
535	»	»	128	» » den übrigen europäischen Staaten,
79	»	»	24	» » Amerika,
2	»	»	1	Stadt in Afrika,
3	»	»	2	Städte in Asien,
2	»	»	2	» » Australien.

II. Kleine Mittheilungen.

Jugend-Erinnerungen von Ed. Schüller. Aus dem Nachlasse des vor einigen Jahren verstorbenen Geheimen Ober-Postrathes Schüller, langjährigen Mitgliedes des preußischen General-Postamts, ist im Verlag von Fr. Wilh. Grunow in Leipzig vor Kurzem das Bruchstück einer von dem Verewigten selbst verfaßten Geschichte seines Lebens erschienen. Wenngleich die kleine Schrift bereits mit dem Beginne der Befreiungskriege abschließt und somit ein irgendwie vollständiges Bild der geistvollen, nach mannigfachen Richtungen anregend wirksamen Persönlichkeit des Verfassers nicht zu gewähren vermag, so wird sie nicht nur den zahlreichen Freunden und Verehrern Schüller's als Erinnerungsgabe willkommen sein, sondern auch in weiteren Kreisen durch die freundlich-sinnige Schilderung der schlesischen Kleinstadt, in der Schüller seine Jugendjahre verlebte, Anklang finden.

Unterbrechungen in den Telegraphenverbindungen. Nach einer Notiz im Journal télégraphique haben die russischen Telegraphen im April erheb-

liche Beschädigungen durch elementare Ereignisse erlitten. In der Nacht vom 11. auf den 12. April wurde der telegraphische Verkehr zwischen St. Petersburg, Berlin, Warschau, sowie auf der Linie Libau durch einen heftigen Sturm unterbrochen. Desgleichen sind durch Ueberschwemmungen und Stürme die Leitung nach dem Amurgebiete, ferner am 9. April die Linie zwischen Kaidalowo und Nertschinsk, und am 15. April die beiden Linien, welche in Kasan zusammentreffen theilweise zerstört worden. Dank der energischen Thätigkeit, welche die russische Verwaltung alsbald entwickelte, ist jedoch die Ausbesserung der Schäden fast unmittelbar nach Eingang der betreffenden Anzeigen erfolgt.

In Bezug auf die unterseeischen Telegraphenverbindungen ist besonders die am 27. März erfolgte abermalige Unterbrechung des Kabels zwischen Madras und Penang und des Kabels zwischen Rio Grande do Sul und Montevideo vom 10. April zu erwähnen. Bis zur Wiederherstellung beider Kabel werden die Depeschen, und zwar von Pointe de Galles oder Rangoon bis Penang und von Rio Grande bis Montevideo, durch die Post befördert.

Uebersichtskarte der deutschen Eisenbahnposten. Die in der Nummer 3 des diesjährigen Archivs auf Seite 95 besprochene Lehmann'sche Eisenbahnkarte ist inzwischen bereits in dritter nicht unwesentlich veränderter Auflage erschienen. Die in den früheren beiden Auflagen in blauer Farbe eingezeichneten Bahnlinien sind nunmehr in grüner Farbe dargestellt; auch ist durch einige Aenderungen in der Signatur der Bahnlinien an Uebersichtlichkeit gewonnen worden. Ferner ist der Karte auf der inneren Seite des Umschlags ein Verzeichniß der Bahnposten in Bayern, Württemberg und Oesterreich-Ungarn beigefügt.

Flaschenpost. S. M. S. »Arcona«, Commandant Capt. z. S. Frhr. v. Reibnitz, hat auf der Reise von Fayal (Azoren) nach Plymouth um 12 Uhr Mittags am 7. Dezember 1875 auf 50° 12′ Nord-Br. und 14° 3′ West-Lg. eine Flasche ausgeworfen, welche am 4. Februar 1876 an der Westküste der Insel Harris (Hebriden) von einem Schäfer gefunden wurde. Derselbe hatte den in der Flasche befindlichen Zettel seinem Gutsherrn abgegeben und ist von diesem an den deutschen Vice-Consul zu Stornoway zur weiteren Uebermittelung gesendet worden. Leider ist die Stelle an der Küste, woselbst die Flasche gefunden wurde, nicht genau angegeben, und ist es auch nicht bekannt, ob die Flasche schon längere Zeit am Strande gelegen hat. Ist letztere beim Anschwemmen derselben gefunden worden, so würde die Flasche in 57 Tagen einen Weg von ca. 520 Seemeilen rw. N. 28° O zurückgelegt haben, sie wäre mithin durchschnittlich jeden Tag ca. 9 Seemeilen getrieben und der Golf-Trift-Strömung gefolgt. (Ann. d. Hydrogr. u. mar. Met.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** 1876. Bd. VII. Heft 5.

Friedrich Wilhelm's III., Königs von Preußen, Nachkommenschaft. — Das deutsche Theater und seine Zukunft. — Zur orthographischen Frage. I. — Die Ausgrabungen in Olympia. V. — Die Nationalgalerie zu Berlin. II. — Ferdinand Freiligrath. — Die volkswirthschaftliche Literatur des Jahres 1875. — Der Handels- und Kaufmannsstand, wie ihn Shakespeare schildert. III. und IV. — Chronik des

Deutschen Reiches. — Monatschronik des Auslandes für Januar und Februar 1876: Frankreich; Italien; Rußland und Polen; Amerika. — Eingegangene literarische Neuigkeiten.

2) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. IV.
V. L. Cameron's Reise quer durch Afrika. Von E. Behm. — Galdhöpig und Sneehätta. Von Hauptmann M. Ruith. — Fortschritte in Neu-Seeland. — Vorläufiger Bericht über die im Jahre 1875 ausgeführten Reisen in Kaukasien und dem armenischen Hochlande. Von Dr. G. Radde und Dr. G. Sievers. — Schwedische, russische und deutsche Reisen nach West-Sibirien. — Geographische Notizen. — Geographische Literatur.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 20.
Deutschland und das Ausland: Das Leben der Seele von Lazarus. V. (Schluß.) Englische und italienische Eisenbahnpolitik. Von Dr. Gustav Cohn. II. — Belgien: Die vlämische Literaturbewegung im Jahre 1875. — Dänemark: Andersen's neue Mährchen. — England: Englische Bücherschau. — Frankreich: Französische Zeitschriften. II. Neue Revuen. — Italien: Ueber Italien und Rom. — Slavische Literatur: Wo hinten weit in der Türkei die Völker auf einander schlagen. »Cengic Agas Tod«. Von Ivan Mazuranic. II. (Schluß.) — Griechenland: Ein deutscher Volkswirth im Orient. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

4) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1876. Heft IV.
Die Expedition S. M. S. Gazelle. IX: 1. Reise S. M. S. Gazelle, Kapitän zur See Freiherr von Schleinitz, von Brisbane über Auckland auf Neu-Seeland, die Fiji- und Samoa-Inseln durch die Magellanstraße bis Montevideo. 2. Tiefseeforschungen im indischen Archipel. — Aus den Reiseberichten S. M. S. Vineta, Kapitän zur See Graf von Monts. — Aus den Reiseberichten S. M. S. Victoria, Korvetten-Kapitän Donner. — Aus den Reiseberichten S. M. S. Medusa, Korvetten-Kapitän Zirzow. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. Nautilus, Korvetten-Kapitän Sattig. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. Cyklop, Kapitän-Lieutenant von Reiche. — Windverhältnisse auf einer Reise von Hongkong nach Guayaquil in Ecuador, Juni und Juli 1874. — Unterschiede bei den im Bengalischen Meerbusen während der Monate Oktober—November und April—Mai vorkommenden Cyclonen. — Die Cyclonen im Bengalischen Meerbusen Mai und Oktober 1874 und Oktober 1872. — Ueber einige Cyclonen im Südindischen Ocean in den Jahren 1871—1876. — Ueber die Bestimmung des Excentricitätsfehlers bei Sextanten. Von H. Eylert. — Kleine hydrographische Notizen.

5) **Journal of the Telegraph.** New-York, April 15. 1876.
The magnetic equivalent of heat. — An experiment for showing the electric conductivity of various forms of carbon. By H. Bauermann. — Researches on the electric conductivity of selenium. — A Telegraph cable pierced by grass. — A plucky woman. — The cable charts. — Reunion of military telegraphers. — Repairing of the Cuba cable of 1869. — How cables are broken. — A new cab system. — The direct cable. — From Philadelphia to Paris in eleven minutes. — Telegraph construction and maintenance company. — Eastern telegraph company. — Central american telegraph. — Mediterranean extension telegraph. — Direct spanish telegraph. — Indiarubber, guttapercha, and telegraph works. — Correspondence. — Debat in parliament on postal telegraphs. — A paying institution. — Improvement in electric illumination.

6) **The telegraphic Journal and electrical review.** April 15. 1876. London.
Communication between light ships and shore. — On the nature of thermo-electricity. — Block signalling. — The New Zealand cable. — Proceedings of societies. — Notes. — Telegraph companies. — Review. — Correspondence.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 11. **Berlin, Juni.** **1876.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

48. Störungen des Telegraphenbetriebes durch den Bruch der Eisenbahnbrücke bei Riesa und durch Zerreißen des Elbkabels bei Schandau im Februar 1876.

Die ungünstigen Witterungsverhältnisse des verflossenen Winters haben der Telegraphenverwaltung mehrfach nicht unerhebliche Schäden zugefügt. Zu den bedeutenderen Störungen gehören diejenigen, welche im Februar durch den theilweisen Einsturz der Eisenbahnbrücke zu Riesa, sowie durch das Zerreißen des Elbkabels bei Schandau herbeigeführt wurden. Den Berichten, welche die Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Dresden über diese Vorfälle erstattet hat, entnehmen wir die nachfolgenden Auszüge:

1. Am 22. Februar Nachmittags 4 Uhr 20 Minuten rissen mit dem Zusammenbrechen des mittleren großen Trägers der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Riesa sämmtliche daran angebrachte Telegraphenleitungen, und zwar Nr. 132, 138, 214, 316, 323, 346, 671 Schleife, 699 und Nebenleitung Gröditz-Langenberg, entzwei.

Als am 20. Februar die Meldung des Telegraphenamtes Riesa einging, daß von den drei großen, für zwei Bahngeleise und den Straßenverkehr bestimmten Trägern der letztere in Folge Abbruchs des linksufrigen Landpfeilers in den Strom

gestürzt sei und ein weiterer Zusammenbruch befürchtet werde, hatte sich der Bezirks-Aufsichtsbeamte auf Verfügung der Ober-Postdirektion sogleich an Ort und Stelle begeben, um zur möglichsten Sicherung des Telegraphenbetriebes die angängigen Maßregeln zu treffen.

Durch die Zerstörung des bezeichneten Landpfeilers hatte auch der rechte Träger des Gitterwerkes für das rechte Bahngeleise seinen Stützpunkt verloren und sich etwas geneigt. Entlang diesem Träger waren die Bügel mit den Isolatoren der Telegraphenleitungen (10 Reichs- und 7 Bahnleitungen) festgeschraubt. Der erste Bügel war bereits durch den Rückschlag beim Niedergang der Straßenträger losgeschnellt und hing, nur unten noch gehalten, schräg in der Luft. Die Leitungen waren noch sämmtlich unbeschädigt.

Zwischen dem Landpfeiler und dem mittleren Strompfeiler, den Lagern der drei von einander unabhängigen Eisengitterwerke, befinden sich noch zwei kleinere, von der früheren hölzernen Brücke herrührende Pfeiler, durch deren Aufmauerung die beiden noch stehenden 96 Meter weit gespannten Träger unterfangen werden sollten. Es gelang auch den leitenden Baubeamten, am 21. früh durch eigenes Vorgehen, Maurer und Handlanger zur Aufnahme dieser Arbeit zu bewegen, und schon glaubte man, auf die Erhaltung der Bahngeleise hoffen zu dürfen, als Nachmittags das Bersten eiserner Winkelträger und Diagonalen neue Gefahren ankündigte. Die Brücke mußte schleunigst verlassen werden.

Von da ab schwand die Hoffnung; der Strompfeiler zeigte sich quer durchgespalten; der rechte Theil mit dem noch stehenden, nach dem rechten Ufer führenden Straßenbogen senkte sich dem Strome entgegen, der linke durchgebrochene Theil mit den Bahnträgern neigte sich stromabwärts.

Es wurden nun die Leitungen am Ufer an der ersten sicher stehenden Telegraphenstange abgespannt, in der Richtung nach der Brücke zu, an Stelle des starken, etwas schwacher Draht eingefügt und außerdem die Stange mehrfach gesichert, um jedenfalls die rückliegende Linie zu schützen.

Als nun am 22. Nachmittags der stromab gelegene große Bogen mit dem in der Linie befindlichen, 45 Meter langen nächstfolgenden Träger stürzte und etwas später auch der andere große Bogen nebst Pfeiler und dahinterliegendem zweiten Bogen in sich zusammenbrach, zerrissen sämmtliche Leitungen gleichmäßig an den eingefügten schwachen Stellen. Die rückliegende Linie blieb unbeschädigt.

Der Bezirks-Aufsichtsbeamte ordnete sofort die Ausführung der für den Unglücksfall bereits vorgesehenen Umschaltungen in den Telegraphenämtern zu Riesa, Chemnitz und Döbeln, sowie an der Abgangsstange vor dem Amte Riesa an (auf dem jenseitigen Ufer geschah das Erforderliche durch einen dorthin gesandten Leitungsaufseher) und bereits nach einer Stunde waren die betheiligten Aemter im Stande, den Betrieb wieder aufzunehmen.

Nach dem Ablaufe des Hochwassers gelang es Ende April die alten Verbindungen mittelst des stehengebliebenen Theiles der Brücke wieder herzustellen und den Betrieb somit vollständig wieder in normaler Weise aufzunehmen.

---

2. Am 2. Februar d. J. zerriß das alte Elbkabel zwischen Wendischfähre bei Schandau und dem linken Elbufer. Obgleich damals eine sofortige Wiederherstellung, mit Rücksicht auf die Eisverhältnisse, nicht angängig erschien, wurde doch der Bezirks-

Aufsichtsbeamte durch die Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Dresden an Ort und Stelle gesandt, um womöglich die Ursache des Bruches zu ermitteln, insbesondere, ob etwa die auf dem Kabel liegende Kette der Kettenschleppschifffahrts-Gesellschaft auf das Zerreißen von Einfluß gewesen sei, und ferner, ob Maßregeln zur Verhütung einer weiteren Beschädigung oder des Verlustes des Kabels nothwendig und ausführbar seien. Nach dem Berichte der Ober-Postdirektion schildert der erwähnte Beamte, Telegraphen-Direktionssekretair Mohrmann, die Sachlage wie folgt:

»Vom linken hohen Ufer aus sah ich Eismassen, in größeren Abschnitten walzenförmig an einander gekettet, im Strome festgehalten und zwar von denjenigen Uferpunkten ausgehend, an welchen die Kabel in den Strom führten. Nach den Angaben des daselbst stationirten Bahnwärters war das zerrissene Kabel, zuletzt am 1. Februar umhüllt von starkem Grundeis, bis zur Oberfläche des Wassers emporgetrieben worden, so daß an der betreffenden Stelle ein starker, von kräftigem Rauschen begleiteter Wellenschlag weithin sichtbar gewesen sein soll. Der später erfolgte Riß des Kabels sei von einer starken Detonation begleitet gewesen. Jene oben erwähnten Eismassen seien jedenfalls mit den zerrissenen Kabelenden in Verbindung. — An beiden Elbufern waren 8 — 10 Meter breite, starke Eisflächen, an welche sich nach der Mitte des Stromes größere, breiartige Eismassen anschlossen. Mit Hülfe des Telegraphenamtsverwalters gelang es, zwei Schiffer zu dingen, welche ein Boot glücklich an die Stelle brachten, wo das linke zerrissene Ende im Eise stecken sollte. Bei der Klarheit des Wassers konnte man fast bis auf den Grund sehen und entdeckte das Kabel in einem Eisspalt von etwa 20 Zentimeter Weite. Hierbei zeigte sich deutlich, daß das ganze Kabel bis nahe zum Ufer von einer Eishülle im Durchmesser von etwa 1 Meter gleichmäßig umschlossen war. Diese Eishülle mag bei ihrer Bildung der Länge nach zusammenhängend gewesen, nach der Hebung vom Grunde aber durch die Macht der Strömung zertheilt worden sein, denn sie umfaßte das Kabel nur noch in Gliedern von etwa 1½ Meter Länge, so daß das Ganze wie eine Kette walzenförmiger Eisblöcke aussah.

Um das Kabelende aufheben und untersuchen zu können, wurde das letzte Glied dieser Kette mittelst Axt und Stoßeisen zerlegt, das so bloßgelegte Kabelstück mit Haken erfaßt und auf den Rand des Bootes gebracht.

Es ergab sich nun, daß der Bruch an und innerhalb einer alten Spleißstelle (vom Juni 1873) erfolgt war; eine Beschädigung (Schwächung der Schutzdrähte) durch Reibung der Schleppkette war nicht nachzuweisen.«

Die genauere Besichtigung der aus dem Kabel geschnittenen Spleißstelle ergab, daß die Schutzdrähte nicht an einem und demselben Querschnitt des Kabels, sondern theils rechts, theils links der Spleißstelle, gerissen waren.

Faßt man die sämmtlichen vorliegenden Umstände zusammen:

1) daß das alte, durch wiederholte Spleißungen verkürzte Kabel das Strombett fast gradlinig durchschnitt;
2) daß die von der Strömung mit einer Geschwindigkeit von etwa 2 Meter in der Sekunde getroffene Eishülle mindestens eine zwanzigfach größere Oberfläche bot als das eingeschlossene Kabel, und zieht man ferner
3) das Gewicht der anhängenden Eismassen in Betracht:

so ist wohl erklärlich, daß das nach der Oberfläche des Stromes getriebene Kabel diesem Drucke nicht zu widerstehen vermochte.

Nach der — walzenförmigen — Gestalt der Eishülle dürfte zu schließen sein, daß die eiserne Schutzhülle des Kabels die erste Veranlassung zur Eisbildung gewesen ist, und daß dann ein allmähliches Wachsen dieser Eishülle nach außen stattgefunden hat.

Das an derselben Stelle liegende gleichartige neue Kabel war — soviel beobachtet werden konnte — ebenfalls mit einer Eishülle umgeben. Dasselbe ist jedoch bedeutend länger und führt in einem großen Bogen durch den Strom, lag auch scheinbar noch ruhig auf dem Grunde. Ferner war dasselbe wohl durch den am kürzern, alten Kabel vorhandenen Eiswall etwas geschützt.

---

49. Zur Geschichte des Nürnberger Postbotenwesens.

Im Postarchiv von 1874 S. 105 ist die Copie eines alten Holzschnittes enthalten, welche einen Breslauer Postboten aus dem sechszehnten Jahrhundert darstellt. Ein sehr erfreuliches Gegenstück hierzu ist vor Kurzem durch Vermittelung des Herrn Ober-Postsekretärs Schück in Danzig in den Besitz des Museums der Post- und Telegraphenverwaltung gekommen. Es ist die photographische Nachbildung eines in der Sammlung des Herrn Oberstabsarztes Dr. Fröling in Danzig befindlichen Kupferstiches aus dem sechszehnten Jahrhundert, welches einen Nürnberger Zunft- und Zeitgenossen jenes Breslauer Boten darstellt.

Wie bekannt, verschmähten es in der damaligen Zeit auch bedeutendere Künstler und Dichter nicht, ihren Schöpfungen in Gestalt von fliegenden Blättern allgemeineren Eingang zu verschaffen. Selbst Dürer und Holbein widmeten sich zuweilen solcher Kleinkunst, während die Meistersänger, Hans Sachs vor Allen, in dieser Form die meisten ihrer Gedichte der Mit- und Nachwelt überlieferten. Dieser Uebung verdanken wir auch das Conterfei unseres Nürnberger Boten, dem ein als Text beigefügtes Liedchen voll der launigsten Schalkhaftigkeit noch erhöhten Werth verleiht.

Der Künstler selbst hat zwar seinen Namen auf dem Bilde nicht genannt, dagegen ist aus dem Vermerk am Fußende des Blattes zu entnehmen, daß dasselbe von Paulus Fürst vervielfältigt worden ist. Dieser Kunstverleger lebte um die Mitte des sechszehnten Jahrhunderts in Nürnberg und genoß unter der damaligen Künstlerwelt einen bedeutenden Ruf. Er verbreitete vorwiegend Schöpfungen von J. Sibmacher, J. Troschel und W. Hollar, und es ist vielleicht nicht allzu gewagt, wenn wir uns demnach den Schluß erlauben, daß wir es mit dem Werke eines dieser Künstler zu thun haben. Komposition und Ausführung des 21 Centimeter hohen und 16 Centimeter breiten Blattes scheinen von einer und derselben Hand herzurühren und zeigen neben vollendeter Technik eine nicht gewöhnliche künstlerische Auffassung.

Die Ueberschrift »Der Neüe Allamodische Postpot« führt uns die Hauptfigur des Bildes als einen Muster-Repräsentanten der Nürnberger Botenzunft »à la mode« der damaligen Zeit vor.

Eine wohlgenährte Gestalt mit behäbigem Gesicht, den Zwickelbart säuberlich zugestutzt, schreitet er im Vordergrund rüstig dahin. Der spanische steife Spitzhut mit hohem Kopf und breiter Krämpe ist mit einem grünenden Reis geschmückt, der altfranzösische Rock von sackartigem Schnitt mit weiten Aermeln, der breit ausge-

legte weiße Kragen, die kurzen Hosen nebst den spanischen Stulpstiefeln zeigen uns einen nach der damaligen auch in Deutschland allgemein verbreiteten spanisch-französischen Mode ziemlich sorgfältig gekleideten Mann; selbst die Stulphandschuhe, zur anständigen Tracht jener Zeit unerläßlich, fehlen nicht. Die rechte Hand führt den langen dünnen Botenspieß, die rechte Brust schmückt das Botenschild mit dem Nürnberger Wappen, über die linke Schulter ist die Botentasche gehängt. Daneben hat der Künstler, die Bedeutung des Botendienstes und die Weltstellung der Stadt Nürnberg zugleich versinnbildlichend, dem Boten einen Zettel in die linke ausgestreckte Hand gegeben mit der Aufschrift: »Gute Zeütung auß Türckey und Ostindien«. An der Seite des Boten springt fröhlich sein Hund; der wie ein Löwenwedel artig geschorene Schwanz soll wahrscheinlich den Sinn seines Herrn für eine wohlanständige äußere Erscheinung auch in seinem treuen Begleiter noch mehr an's Licht stellen.

Die pausbäckig niederstrahlende Sonne in der rechten und die dunkeln, einen strömenden Regenschauer entsendenden Wolken in der linken oberen Ecke des Bildes bringen zum Ausdruck, wie ein pflichttreuer Bote unbekümmert um Sonnenhitze und Unwetter seines Amtes warten müsse.

Besondere Sorgfalt ist auch auf die Ausführung des landschaftlichen Hintergrundes verwendet. Die über dem Bauerngehöft zur Linken stolz aufragende Burg erinnert lebhaft an ein bei Albrecht Dürer vielfach erscheinendes Motiv. Rechts ziehen ein paar vornehme Reisige zu Pferd mit ihren Knechten der den Abschluß des Hintergrundes bildenden Stadt zu. Die gothischen Häusergiebel, die Lorenzerkirche mit den kühnen Thurmspitzen, die von der Hauptfigur des Bildes zum Theil verdeckte Burg, vor Allem aber die runden mächtigen Thorthürme, die sich in klaren Umrissen vom Horizont abheben, geben dem Städtebild das charakteristische Gepräge, das auf den ersten Blick die Stadt Nürnberg erkennen läßt.

Voll köstlichen Humors spricht das Bild mit dem darunter stehenden Schelmenliedchen, das jedes Wort der Erläuterung füglich entbehren kann, dem Beschauer zu:

»Ich bin die Post zu Fuß: Ich trage diß und das:
Denck an den kühlen Wein, so bald ich werde naß.
Geh ich durch einen Thal, und höre Vögel singen,
so denck ich zu dem Tisch, da die Schalmeyen klingen.
Ich gehe durch den Wald und manchen Dörner-Strauß,
und traure, daß noch weit ist zu deß Wirthes Haus.

Geh ich auf einen Weg da fleüßt ein Wässerlein,
So denck ich Morgens gleich an den gebränden wein.
So bald ich angelangt, will jeder Zeitung fragen;
Da kan ich unverschnaufft, 12 Dutzet Lügen sagen.
Frau wirtin traget auf, und setzt daß beste zu:
Es zahlen diese Zech, deß Botten neüe Schuh.

Die hier in Bild und Lied sich abspiegelnde Idylle des Nürnberger Botenwesens scheint jedoch nicht allezeit so ganz unangefochten geblieben zu sein.

Die Bibliothek des General-Postamts besitzt eine Druckschrift aus dem siebzehnten Jahrhundert, welche in einer 69 Seiten umfassenden Auseinandersetzung

ein Bild unidyllischer Händel entrollt, in welche die Stadt Nürnberg wegen ihres Botenwesens verwickelt wurde.

Als Gegensatz zu der obigen künstlerischen und dichterischen Auffassung des Nürnberger Postbotenwesens mag auch dessen mehr geschäftliche und politische Kehrseite hier Platz finden.

Schon der Titel des Buches läßt über die Absicht und den Ton des Inhaltes kaum Zweifel zu, wenn er mit kräftigen Initialen anhebt:

Eines Edlen Ehrnvesten Rahts deß Heil. Röm. Reichs Stadt Nürnberg Gründliche Refutation Einer mit vielen Lästerungen angefüllten so genannten Information, Wie es vmb das Kaiserliche Postwesen in gedachter Stadt Nürnberg beschaffen.

Sambt beständigem Beweiß, daß ein löblicher Magistrat daselbst bißhero aller Orten warhafften Bericht davon erstattet vnd jhre alte Gerechtsam rechtmässig gesucht.

Aequum quod est, aequum manet,
Aequum manebit, hoc probet
constans amator aequi.

Nürnberg. Bey Jeremia Dümlern. Im Jahr Christi 1649.

Der Rath der Stadt Nürnberg hat, wie wir bald des Näheren erfahren, einen Streit über die Postgerechtsame mit einem zwar ungenannten, an vielen Stellen aber deutlich genug gekennzeichneten Gegner zum Austrag zu bringen und entledigt sich dieser Aufgabe mit mittelalterlicher Gründlichkeit und Ungezwungenheit der Ausdrucksweise.

Der Anlaß zu dieser »Refutation« wird in der Einleitung folgendermaßen angegeben:

»Es ist in diesem Monat Julio eine gedruckte Schartecken nach Nürnberg kommen vnd daselbst bey etlichen fürnehmen Herren Abgesandten, so dieser Zeit dem Reichskundigen Executions-Convent beywohnen, eingeschleicht worden mit diesem scheinbaren Titul: Warhafftige vnd nothwendige Information, wie es vmb das Kaiserl. Postwesen in deß Heil. Reichs Stadt Nürnberg beschaffen; sampt klarem Beweiß, daß E. E. Magistrat daselbst es ohne allen Berechtigten Fug anfechte, auch aller Orten bißhero einen vngleichen Bericht davon erstattet haben x. x. Gedruckt im Monat Julio deß Jahrs Christi 1849.«

Daß der ungenannte Verfasser unter den Rathgebern oder Dienern des Hauses Thurn und Taxis gesucht wird, legt die Nürnberger Refutationsschrift bald klar an den Tag.

Von Interesse ist auch der gleichzeitig zur Veröffentlichung kommende Schriftwechsel des Rathes der Stadt Nürnberg wegen besagter Postgerechtsame, der u. A. aus mehreren an »Frau Alexandrinam Gräfin von Taxis« gerichteten Briefen ersehen läßt, daß auch Frauen aus dem Hause Taxis zuweilen das Postscepter geschwungen und dabei nicht mindere Streitlust wie ihre männlichen Vorfahren und Nachkommen entwickelt haben.

Nach jenen Eingangsworten verurtheilt der Rath der Stadt Nürnberg zunächst mit scharfen Worten die dem Gegner zur Last fallende Außerachtlassung preßpolizeilicher Vorschriften, die auch damals bei den Erzeugnissen der Buchdruckerkunst die Beifügung des Namens und Wohnorts des Druckers zum Theil unter Androhung

hochnothpeinlicher Strafen verlangt zu haben scheinen. Insbesondere wird aus dem Reichsabschied zu Augsburg vom Jahre 1530 eine Satzung hervorgehoben, welche die Verbreitung von »dergleichen Schmähschriften, da weder deß Autoris, noch deß Druckers, noch deß Orts Namen beygefügt«, in folgenden Worten mit Strafe bedroht: »Vnd wo der Dichter, Drucker oder Verkauffer solche Ordnung vnd Gebot überfahren, sol er durch die Obrigkeit, darunter er gesessen oder betretten, nach gelegenheit an Leib vnd Gut gestrafft werden«.

Sodann wird dem »Dichter« jener anonymen Schrift seine unziemliche und ehrenrührige Schreibweise vorgehalten, die freilich selbst nach dem damaligen Geschmack etwas anzüglich gewesen sein mag, wie wir aus den angeführten Proben erfahren:

»Gleich wie aber besagter Dichter, mit vnd neben seinen falschen Realibus, die Postverwaltung zu Nürnberg betreffend, auch vnterschiedliche Ehrenrührige Personalia, wider einen löblichen Magistrat daselbst vnd dessen zugethane hin vnd wider einmischet; als pag. 4 in fin. daß Ehrngedachter Magistrat das Postwesen gar ausmustern, oder doch zu vnziemendem Vortheil einschrancken, vnd dagegen das privat und eigennützige interesse suchen wölle: welches pag. 10 und pag. 20 zum drittenmal wiederholt wird: Item pag. 6 daß man den Herren Nürnbergern das reddite Caesari &c. einbleuen müsse: und pag. 13 daß sie wider Eyd vnd Pflicht vom schuldigen Respect vnd Gehorsam gegen jhre Obrigkeit sich außzuhalfftern suchen: ferner pag. 15 daß das Nürnberger Schiff den Wahrheitszoll verfahre: vnd pag. 16 daß man Nürnbergischen theils vngern auß der Wahrheit alle Tags Hosen mache; vnd was dergleichen scurriles vnd atroces injuriae contra Statum Imperii mehr seynd.«

Ueber den eigentlichen Streitpunkt erfahren wir demnächst Folgendes:

»Es bestehet aber hingegen der eigentliche Status controversiae, vff dieser zweyfachen Frage: Erstlich, ob die Kaiserliche Postverwaltung zu Nürnberg, ehdessen vnd sonderlich vor der jüngsten Kriegsvnruhe vnd vor dem in dem Friedensschluß bestimbten Termin, in Burgers Handen bestanden? Zum andern, ob nicht die Stadt Nürnberg nach dem Friedensschluß wiederumb in selbigen vorigen Stand zu restituirn, vnd die Postverwaltung einem Nürnbergischen Burger, wie zuvor, widerumb anzuvertrauen sei? Die Stadt Nürnberg sagt Ja; der Dichter sagt Nein; vnd damit er seinen Vnfug desto mehr beschöne, fingirt er nicht allein die vorerwehnte grobe Lästerung, daß man der Kaiserl. Maj. an dero hohen Regali &c. wölle Eintrag thun; sondern er mischt auch, seiner faulen Sachen bei den Herren Catholischen destomehr Ansehen zu machen, die Religion mit ein vnd praetendirt, es seye der Stadt Nürnberg fürnemblich darumb zu thun, daß nur kein Catholischer Postmeister daselbsten seyn möge.«

Der Rath der Stadt Nürnberg verwahrt sich nun energisch und nicht ohne Geschick gegen die Taxisschen Anfechtungen, die aus den während des dreißigjährigen Krieges eingerissenen Ausnahmezuständen in der Verwaltung des Nürnberger Postwesens Kapital zu schlagen suchen. Namentlich wird Nürnbergischer Seits darauf hingewiesen, wie man vor dem Kriege ein wohlorganisirtes Botenwesen unter der bewährten Verwaltung einheimischer Bürger ohne Ansehen der Konfession zu unterhalten gewußt habe, und wie Taxisscher Seits insbesondere bei der kurz vor dem Kriege erfolgten erstmaligen Einmischung in die Nürnberger Postgerechtsame Letztere ausdrücklich in ihren Rechten anerkannt worden sei.

»Hierauff nun ist ferner zuwissen, als Anno 1615 Herr Lamoral von Tassis Freiherr, Kaiserl. General-Postmeister, das Postwesen zu Nürnberg anrichten wölln vnd zu solchem end Johann Coeßfeld, Postmeister zu Cöln*), nach Nürnberg abgeordnet, welcher zugleich ein Chur Mäintzisches Recommandationschreiben sub dato 25. Augusti 1615 mitgebracht, hat Er von Tassiis in seinem Schreiben den 2. August 1615 an einen E. E. Raht wolermeldter Stadt Nürnberg vnter andern außdrücklich bezeugt, daß solche neue Anstellung deß Postwesens zu Nürnberg keines wegs dahin angesehen sei, einige Neuerung wider die Stadt Botten vnd alten Gebrauch einzuführen.«

Während nun bis dahin, und auch noch einige Zeit nach dem Auftreten des Kais. General-Postmeisters, — führt die Nürnberger Schrift ferner aus, — Nürnberger Bürger an der Spitze des Post- und Botenwesens belassen worden seien, hätte sich bald ein Eindringen fremder Elemente bemerklich gemacht, das mehr der Stammverwandtschaft Derer von Taxis, als den Interessen der freien Reichsstadt Nürnberg Rechnung zu tragen gewillt schien. Die Namen der Nürnberger Postmeister vom Jahre 1635 an bis zu der Zeit, da der obschwebende Streit entstanden war, haben freilich mit Nürnberger Geblüt sicherlich nichts gemein gehabt. Wir lesen von dem Postmeister Gilbertus du Boys, auf welchen folgte Jacob le Febuer, dann Johann Abondio Somigliano, während früher die Nürnberger Botenzunft angeführt worden war, von einem Georg Hayd, Virgilius Ehinger, Christoff Albrecht und Georg Grathwol.

»Vber das, vnd als hernach A. 1635 der erste frembde Postverwalter, Gibbertus du Boys, wie obgedacht, nach Nürnberg geschafft worden, hat ein E. E. Raht solches gebürlich geantet, vnd daß es der Stadt wegen ihrer Gerechtsam eines Burgers ohne praejuditz seyn solle, außdrücklich reservirt vnd bedingt, sub dato 9. Dezembr. 1635. Vnd obwol die Frau Grävin von Tassis den 31. Januarii 1636 darauff geantwortet: so ist doch auch selbige Antwort von dem Raht zu Nürnberg beständig abgeleint worden.«

In einer längeren diplomatischen Auseinandersetzung wird hierauf besonders derjenige Theil der gegnerischen Schrift beleuchtet, welcher der Stadt Nürnberg ihr »Außhalfftern vom schuldigen Respect vnd Gehorsam gegen jhre Obrigkeit« vorwirft. Mit aller Kraft und rückhaltlosem Selbstbewußtsein tritt der Rath der Stadt Nürnberg für die Selbstständigkeit der freien Reichsstadt ein und fertigt überhaupt des Gegners Anmaßungen in dieser Richtung nur deshalb ab: »dieweil nach dem judicio deß allerweisesten Königs Salomons dem Narren nach seiner Narrheit zu antworten, damit er sich nicht weiß geduncke.«

Aus dem Schluß der »Refutation« geht jedoch hervor, daß zu jener Zeit an die Aufrechterhaltung eines eigentlich selbstständigen Nürnberger Post- und Botenwesens nicht mehr gedacht wurde, sondern daß der Rath der Stadt, unter Anerkennung des Kaiserlichen Postregale und dessen Ausübung durch den Kaiserlichen General-Postmeister, nur von den fremdländischen Elementen in der Verwaltung des städtischen Postwesens sich zu befreien, und diese Verwaltung den angesessenen Bürgern der Stadt zu sichern trachtete.

---

*) Vergl. den Aufsatz: »Zur Geschichte des Postwesens in der Stadt Cöln a. Rh.« P. u. T. A. 1876 S. 24.



50. Zur Charakteristik des kleinstaatlichen Postwesens im vorigen Jahrhundert.

(Nach Postakten im Königlichen Staatsarchiv zu Idstein.)

Bei Anfertigung der Chroniken von Postanstalten im vormals Herzoglich Nassauischen Gebiete ergab sich, daß das Königliche Staatsarchiv zu Idstein sich im Besitze einer großen Anzahl von Dokumenten befand, von welchen werthvolle Beiträge zur Geschichte des Postwesens in den nassauischen Landen erwartet werden durften. Das Ersuchen einiger Postanstalten um Mittheilung bezüglicher Notizen bot dem Königlichen Staatsarchivar Herrn Dr. Götze zu Idstein Anlaß, dem General-Postamte in zuvorkommendster Weise ein Verzeichniß der im Archiv vorhandenen, auf das Postwesen bezüglichen Schriftstücke zur Verfügung zu stellen, sowie späterhin die Einsichtnahme der betreffenden Akten und die Anfertigung von Auszügen aus denselben zu gestatten. Der mit Ausführung dieser Arbeiten betraute Beamte der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Frankfurt am Main, Herr Ober-Postkommissarius von Holbach daselbst, hat sich seiner Aufgabe mit ebenso großer Sorgfalt als Sachkunde zu entledigen gewußt. Das Ergebniß der Nachforschungen im Idsteiner Archiv ist von dem Genannten in einem Bericht zusammengefaßt worden, den wir, unter Einschaltung einiger Stellen aus dem gesammelten reichen Aktenmaterial, in der Hauptsache nachstehend wiedergeben.

Die Zahl der Aktenhefte und Bunde, welche nach dem ursprünglichen Archivverzeichnisse auf 239 sich belief, hat sich bei näherer Nachforschung auf 407 gesteigert. Wenn auch in manchen Fällen nur ein einzelnes Schriftstück oder Druckblatt sich vorfand, so waren doch auch viele Hefte und Fascikel (mehr als Hundert) vorhanden, deren Einzelgewicht ein und mehrere Pfund betrug. Jedenfalls würde der von mir durchmusterte Aktenvorrath eine große Packwagenladung ausmachen.

Vor Allem habe ich mit aufrichtigem Dank der ganz besonderen Freundlichkeit und Gefälligkeit zu gedenken, welche mir von den Herren Archivbeamten entgegengebracht und durch welche die schwierige Arbeit mir erleichtert und ausführbar gemacht worden ist.

Das vorhandene Aktenmaterial reicht zurück bis auf das Jahr 1614, aus welcher Zeit insbesondere eine Druckschrift: »Mandat des Kaisers Matthias zur Erneuerung der Gerechtsame des General-Obersten Postmeisters Lamoralen, Freiherrn von Taxis« erwähnenswerth ist. Die Zeit von 1614 bis 1807, als die »landesherrliche Deklaration über die künftigen Verhältnisse des Postwesens in Nassau« erschien, oder bis 1816, dem Jahre, in welchem die niedere Grafschaft Catzenelnbogen den letzten Gebietszuwachs für Nassau bildete, waren für das öffentliche Leben und den Verkehr in dem bis dahin politisch zerrissenen Länderbezirk, aus welchem Akten vorliegen, in mehrfacher Beziehung die denkbar dunkelsten.

Die räumliche Theilung der vielen kleinen mitunter weit von einander entlegenen Länderlappen, die dadurch geschiedenen Interessen der meist auf einander eifersüchtigen kleinen Dynasten und ihrer Unterthanen, — dazu der Wechsel im Besitz der Ländchen selbst, durch Erbschaft, Theilungen, Verträge, Friedensschlüsse nach den beiden längsten und zugleich mörderischesten Kriegen: dem dreißigjährigen

und den napoleonischen Kriegen nebst dem Befreiungskampfe von der Fremdherrschaft, — alle diese Verhältnisse ließen den Gedanken einer Zusammengehörigkeit im politischen, wie im geschäftlichen, im größeren oder im kleineren Kreise nicht aufkommen.

Der Gedanke einer Verbindung, eines Verkehrs, hatte nur die Unterlage des rohesten und trockensten Bedürfnisses oder eiserner Nothwendigkeit, keineswegs aber die Quelle und das Band des Patriotismus oder den Kitt der Wechselwirkungen eines von der Kultur durchzogenen Volkslebens.

Armer nackter Egoismus der Stände und der Einzelnen, die noch den Muth oder die Begierde besaßen, sich geltend zu machen, starrt aus einem öden, unfruchtbaren Leben hervor. Wenn auch gute Gesinnungen und Kräfte einzelner Menschen nicht selten aus den Akten hervorleuchten, so bleiben sie unter den obwaltenden traurigen Zeitumständen meist ohne Erfolg.

Pflegerin und Trägerin des Sprach- und Formenzopfes war die Büreaukratie. In den Kabineten trat schon eine freiere und höhere Sprache zu Tag, und die diplomatischen Agenten, Geheime Rath von Lauterbach im dritten, von Savigny im vierten Viertel des vorigen Jahrhunderts, welche als Kreisgesandte die Verhandlungen für Nassau mit dem Postgeneralate zu Frankfurt am Main führten, sowie der nassau-weilburgische Minister Hans von Gagern schrieben die Sprache des neunzehnten Jahrhunderts. Was aber die Post sei und werden könne, wie unsere Zeiten es erleben, ahnte damals kein Mensch. Die gewiegtesten und gelehrtesten Männer in den höchsten Verwaltungskollegien und bei den sonstigen Behörden betrachteten das Postwesen meist wie Kinder einen neuen Gegenstand, dessen Zweck ihnen fremd ist.

Daher auch das Schwanken bei den geläufigsten Benennungen. Bald ist eine »Station« eine Postanstalt mit Posthalterei, bald eine Postanstalt überhaupt, bald sogar eine solche ohne Posthalterei. Mit der Posthalterei war immer auch der Postexpeditionsdienst verbunden, und wer den Gesammtdienst versah, wurde Posthalter genannt. Das Publikum und die Behörden trugen aber auch kein Bedenken, den Postexpeditor, der kein Pferd besaß, und sogar denjenigen, bei welchem nur Boten verkehrten, Posthalter zu nennen. Aehnlich verhielt es sich mit der Benennung »Postverwalter«, welche nur in größeren Orten als Auszeichnung bestand, aber aus Höflichkeit von dem geselligen in den amtlichen Verkehr gezogen wurde. Daher, und weil so verschiedene Posten zu verschiedenen Zwecken vorhanden waren, — vorherrschend bestanden direkte Botenposten, reitende und Fußboten, Amtsboten der Behörden, Privatboten, taxische (Reichs-) und hessische Posten gleichlaufend und einander kreuzend — führt ein näheres Durchgehen der Akten bald zu der Ueberzeugung, daß die Bezeichnungen selbst seitens der Behörden oft nicht zutreffend und authentisch sind.

Die von den Landesregierungen angenommenen Boten waren eigentlich nur zum Transport der herrschaftlichen (d. i. amtlichen, portofreien Dienst-) Sendungen bestimmt. Aus jener Zeit, da alle Dienstsachen durch amtliche Boten befördert und diesen durch den Chef der Kanzlei behändigt wurden, hat sich der Titel: »Botenmeister« für die Vorstände der Kanzleien bis zum Jahre 1866 erhalten.

Die Herrschaft, Regierung oder Behörde zog keinen Vortheil (Porto) aus der Beförderung der Sendungen von Privaten und an Private, war daher auch nicht verbunden, im Verlustfalle oder bei Malversationen von Seiten der Boten 2c., welche mit den betreffenden Absendern lediglich in einem privaten Vertragsverhältnisse

standen, Ersatz zu leisten. Erst im Jahre 1805 gab ein Reklamationsfall Veranlassung, die Bestellung von Cautionen bei den Botenposten ins Auge zu fassen.

Die größere Zahl der Botengänge wurde zwischen den Behörden und den Herrschaften unterhalten und die hier und da bekannt gewordenen und in den Auszügen notirten Löhne, welche bei weitem nicht hinreichten, einen Einzelnen, noch viel weniger eine Familie zu ernähren, weisen bestimmt darauf hin, daß die Boten von ihrem Privatgeschäft hauptsächlich ihren Unterhalt ziehen mußten.

Nach einer Aktennotiz aus dem Jahre 1805 erhielt z. B. die Botenfrau, welche die herrschaftlichen Briefe und Packete zwischen Wiesbaden und Mainz zu besorgen hatte, vier Gulden jährlich. Derselbe Botengang dauerte im Jahre 1816 gegen eine Vergütung von vier Malter Korn noch fort. Gleichwohl finden sich manche Beispiele von einer bemerkenswerthen Pflichttreue und Ausdauer der Boten. Der Amtsbote Hoffmann zu Catzenelnbogen, gestorben 1794, hatte seinen Botendienst zwischen Catzenelnbogen und Wallau (10 bis 11 Stunden Entfernung), der zweimal wöchentlich, um 3 Uhr früh aus Catzenelnbogen abgehend, stattfand, fünfzig Jahre lang geleistet, während dieser Thätigkeit mithin eine Gesammtstrecke von ungefähr 110,000 Wegestunden zurückgelegt.

Das halb dienstliche, halb private Verhältniß dieser Boten war übrigens immerhin schon ein bedeutender Fortschritt gegenüber der Einrichtung, daß die amtlichen Sendungen da, wo keine Posten und ständigen Privatboten bestanden, von den Unterthanen je von Unterwegsort zu Unterwegsort nach amtlich geregelter Reihenfolge im Frohnbotendienste befördert werden mußten. Wie unsicher die Bestellung herrschaftlicher Dienstsendungen auf diesem Wege war, geht aus den Akten mehrfach hervor, besonders ist ein Fall aus dem Zeitraum von 1748—1751 charakteristisch, in dem eine schwächliche Wittwe die ihr zugemuthete Bestellung ihrer unmündigen Tochter überträgt, diese die Briefe einem »fremden jungen Kerl« und solcher dieselben in einem Schreinershause abgiebt, aus welchem dieselben durch unbetheiligte Leute dennoch an das Amt befördert wurden.

Die Reichspost und die unter Fürstlich hessen-kasselischer Verwaltung stehende »Hessische Post« sollten zwar reitende Boten unterhalten, scheinen sich jedoch dieser Verpflichtung auch ihrerseits aus Ersparnißrücksichten meist entzogen zu haben. Die Postbotendienste wurden den Posthaltern gegen Bauschal- oder Meilenvergütungen zur Besorgung übertragen, jedoch nur in den seltensten Fällen von reitenden, zumeist dagegen von Fußboten, manchmal auch von Privatboten oder Bötinnen ausgeführt. Wenn insbesondere die Reichspostverwaltung in diesem Stück sich nicht recht willfährig erweisen wollte, so nahmen wohl auch die nassauischen oder hessischen Fürsten die Sache selbst in die Hand und schritten zur Einrichtung von Botenposten auf ihre eigene Rechnung.

Schon im Jahre 1618 ging Ludwig, Graf von Nassau, mit seinem Beispiele voran. Aus diesem Jahre liegt nämlich ein Dokument vor, mit welchem »Ludwig Graue (Graf) zu Nassaw, zur Saarbrücken rc.« anordnet, daß »wochentlich zween ordinari Potten von Jetzstein (Idstein) aus, nemblichen Dienstags und Sambstags nachher Kirchheim (Bolanden) abgefertiget werden sollen rc.«

Die von den Posthaltern, sei es unter Fürstlich Thurn- und Taxisscher oder Hessen-kasselischer Verwaltung, mit Pferden unterhaltenen Posten, sind zu den Zeiten, von welchen die Idsteiner Postakten handeln, bis zum Ende des Deutschen Reichs und in den Gegenden, welche hier in Betracht kommen, noch seltene Unter-

nehmungen. Um die Posthalter, welche ihre Pferde zu den ordinairen Posten für billigen Lohn stellen mußten, zu entschädigen, waren denselben Privilegien ertheilt, welche an und für sich den Verkehr benachtheiligten und allen Unternehmungsgeist im Beförderungswesen lähmten.

Nach dem Kaiserlichen Privileg aus dem Jahre 1723 war unter »Freiheit der Posthalter« zu verstehen:

1) die Personal-Freiheit; 2) die Einquartierungs-Freiheit; 3) daß die Posthalter mit denjenigen Pferden, welche zur Fortführung der Posten privative gehörig sind, keine Frohndienste noch andere Lasten thun und tragen sollen. 4) daß, wenn Passagiere etwan an einer oder anderen Posthalterei der Geschwindigkeit wegen etwas essen wollen, desfalls die Posthalter, wenn solche das Essen und Trinken sich bezahlen lassen, dafür mit keiner Strafe anzusehen sind; 5) daß, im Fall große Herren mit vielen Pferden passiren sollten, sodann von der Obrigkeit des Orts die Unterthanen sollen angewiesen sein, gegen billige Bezahlung die abgehenden Pferde zu fourniren.

In der Extrapost-Ordnung vom 1. September 1716, gezeichnet von dem Fürsten Georg August zu Nassau-Saarbrücken, findet sich die Bestimmung, daß, um dem Posthalter im Nothfall auszuhelfen, alle Pferdebesitzer der Reihe nach zu Extrapostleistungen gegen eine niedrige Taxe herangezogen werden können. Schon damals scheinen übrigens die Posthalter ihre Privilegien manchmal zum Schaden ihrer Mitbürger etwas allzu sehr ausgenutzt zu haben, denn in demselben Aktenstücke, welches die obige Extrapostordnung enthält, findet sich eine Verfügung, nach welcher dem Posthalter Henrici in Wiesbaden sein Pferdebestand auf acht Stück beschränkt wird, »damit er«, wie es heißt, »zum Schaden der Bürgerschaft und mit Fuhr versehenen Unterthanen zu Wißbaden die auß dem Fuhrwerk kommende Nahrung nicht allein an sich ziehen möge«. Dagegen scheint auch die Bestimmung, daß im Nothfall andere Pferdebesitzer den Posthaltern auszuhelfen verpflichtet sein sollen, kein leerer Schall gewesen zu sein, denn es findet sich zu jener Vorschrift eine Art Ausführungsbestimmung, die besagt: »Würde sich auch der Fall ereignen, daß weder Posthalter noch andere, die sich mit unter die Zahl derjenigen, so mit Fahren Gewerb treiben, begeben haben, keine Pferde zu Hauß hätten; so seynd andere Bürger bei Straff von fünf Gulden damit an die Hand zu gehen schuldig, und solle der Beambte oder Oberschultheiß denen Widerspenstigen die Pferde aus dem Stall ziehen«.

Später wurde, laut einem Circulare der Kurfürstlichen Regierung zu Mainz vom 24. Oktober 1785, den Posthaltern auch eine Zollfreiheit für Pferde und Fourage, sowie eine Konsumtionsfreiheit bewilligt, welche sich für die Posthaltereien der Hauptrouten auf 1 Stück inländischen Wein, 3 Stück Bier und 10 Malter Korn erstreckte.

Wohl an keiner anderen öffentlichen Einrichtung hat sich jedoch in gleichem Maße die Erfahrung bewährt, wie an der Taxisschen Post, daß Privilegien ihrer Natur nach Viele beleidigen und nur Wenige bereichern, daher immer mit dem allgemeinen Haß belegt sind.

So kann es denn nicht auffallen, wenn vom ersten Viertel des siebzehnten bis in das erste Viertel des neunzehnten Jahrhunderts in einem Länderbezirke, in welchem je nach wenigen Stunden eine Landesgrenze zu überschreiten war, ein vielköpfiges Staatswesen mit seinen kleinen Eifersüchteleien der Fürsten, der Behörden, der

Unterthanen, der Unternehmer, der von den Unternehmern Unterdrückten, als welche sich die gewöhnlichen Pferdehalter (Bauern) und schließlich das ganze Publikum darstellten, die Post so wenig zum eigenen Gedeihen als zum segensreichen Wirken gelangen ließ.

Die Idsteiner Akten ergeben in diesem Punkte eine unerquickliche Fülle von Beweisstücken.

So gelangt eine im Jahre 1734 vorgeschlagene reitende und fahrende Post über Ems, Nassau, Diez, Weilburg nach Wetzlar und Giessen nicht zur Ausführung, weil unter Andern die Fürstliche Regierung in Weilburg in einem an die Fürstliche Regierung zu Usingen gerichteten Schreiben meint, daß man den Fürsten Taxis doch nicht so mit den »Dietzischen« dürfe gewähren lassen, sondern daß man ihm zeigen müsse, wie die »jura condominii« gewahrt würden.

Ein andermal schreibt wieder »der Fürstlich Nassau-Saarbrückische Geheimbde Director zu Usingen« im Jahre 1738 nach Weilburg: »Halten auch übrigens dafür, daß es der Landesherrschaft anräthiger und zu Behauptung der Territorial-Hoheit convenabler sey, eine eigene Landespost zu Homburg (in der Pfalz) zu etabliren und hiergegen keine Kaiserliche Poststation einschleichen zu lassen.«

Im Jahre 1779 wiederum nimmt die Regierung zu Wiesbaden und das Fürstlich Oranien-Nassauische zur Landesregierung verordnete Kollegium auf Ansuchen des Posthalters Hofmann in Nassau diesen gegen Taxis'sche Strafverfügungen, welche in den Verhandlungen »auswärtige Zudringlichkeiten« genannt werden, in Schutz.

Carl August, Fürst zu Nassau, Graf zu Saarbrücken rc. zeigt sich in einem Handschreiben vom 17. September 1744 sehr erbost, daß der Fürst von Usingen ohne sein (Carl August's) Vorwissen mit Taxis in Traktaten stehe und gibt bei dieser Gelegenheit deutlich zu verstehen, was er von der Posteinrichtung erwartet: »Postfreithum des Fürstlichen Hauses, der Regierung, der Beamten«, eine »General-Post-Befreiung« gegen eine jährliche Abgabe von 3—400 Gulden; anderen Falles werde er seine eigene Einrichtung machen.

Die Fürsten wollten prompte und direkte Verbindung zwischen ihren verkehrslosen Residenzen, die Beamten Portofreiheit, die Unterthanen billigere Reisegelegenheiten als mit der Extrapost, der Fürst von Thurn und Taxis endlich und die Posthalter gute Wege und keine Konkurrenz.

Das beste auftauchende Projekt wird von allen Seiten benagt und — liegen gelassen. Keiner wußte zu beurtheilen, was er fordern sollte, und Keiner, was er gewähren durfte, um späterer Reue zu entgehen; auch hier der alte überall in allen Geschäften angewendete schlechte Grundsatz: petunt inaequum, ut obtineant aequum. — Sie fordern Unbilliges, um wenigstens das Billige zu erreichen. —

Kaiser und Reich schützten den Fürsten von Thurn und Taxis in seinen Privilegien, auf deren Erhaltung Dieser offenbar mehr Kraft und Geschicklichkeit verwendete, als auf eine sachgemäße und billige Ausbeutung.

Nur gegen die hessische Post schienen diese gebräuchlichen Mittel nicht auszureichen. Mit dieser hatte es folgende Bewandtniß.

Zwischen der Fürstlich hessischen Residenz zu Cassel und der Residenz der hessischen Linie Rotenburg zu Rheinfels bei St. Goar (Festung bis 1795) wurde eine reitende Post über Marburg, Fronhausen, Wetzlar, Weilmünster, Münster bei Runkel, Idstein, Nastätten von dem hessischen Ober-Postamte zu Cassel unterhalten.

Gegen das Bestehen dieser Post (die wahrscheinlich schon im Jahre 1719 eingerichtet worden war) prozessirte der Fürst von Thurn und Taxis von 1735 an, und zwar, ungeachtet einiger ihm günstiger reichsgerichtlicher Urtheile und Kaiserlicher Mandate, im Ganzen vergeblich, denn sie wurde erst im Jahre 1806, nach Auflösung des Deutschen Reichs, aufgehoben. Für ihren Fortbestand hatte freilich jener tapfere Prinz Friedrich von Hessen, der Gemahl der Schwester Carl's XII., Ulrike Eleonore, der Erbin des schwedischen Königsthrones, gewirkt und getrotzt. Diese hessische Post hatte ihre Stationen in verschiedenen Gebieten, theils zufolge besonderer Abmachungen mit Nassau und Hessen-Rotenburg, theils waren die Postanlagen in kleinen Orten, wie Garbenheim, Weilmünster, Münster bei Runkel, stillschweigend geduldet, und so konnte sich diese Sondereinrichtung auch nach dem Beginn der Taxis'schen Anfeindungen noch über 70 Jahre halten, riß sogar ihren Feind mit zu Boden, denn mit der Auflösung des Deutschen Reichs erlosch auch das bisherige Kaiserliche Postregal und fiel vermöge der rheinischen Konföderations-Akte in dem Umfange der nassauischen Lande an das Herzogliche Haus Nassau.

Ein Aktenstück aus dem Jahre 1806 enthält den Entwurf nebst Abschrift und Druckexemplar des Besitzergreifungs-Patents des Herzogs Friedrich August von Nassau zu Biebrich und des Fürsten Friedrich Wilhelm zu Nassau in Weilburg, mittelst dessen verkündigt wird, daß durch die Auflösung des Deutschen Reichsverbandes das Kaiserliche Reichspostlehen erloschen sei und die bisherigen Kaiserlichen Postanstalten in Besitz genommen, die Offizianten rc. in ihren Verrichtungen und Verpflichtungen belassen, die Kaiserlichen Wappen abgenommen und durch nassauische ersetzt werden sollen.

Von dem bald hierauf beginnenden Zeitpunkte ab, da das Fürstliche Haus Thurn und Taxis durch Lehensvertrag wieder zur Ausübung des Postregals in den nassauischen Landen gelangte, macht sich auch hier immer mehr die Einwirkung eines einheitlichen selbstbewußten Staatswillens geltend, dem gegenüber schließlich die Taxis'schen Posten den Rücksichten auf das allgemeine Wohl der deutschen Nation weichen mußten.

---

51. Die Fortführung der St. Gotthardbahn.

Die Ausführung der Eisenbahn durch den St. Gotthard ist bei dem lebhaften Interesse, welches dieses zur Förderung internationaler Beziehungen bestimmte, riesenhafte Unternehmen wach ruft, wiederholt zum Gegenstand der Besprechung in diesen Blättern*) gemacht worden. Nachdem neuerdings mehr beunruhigende Gerüchte über die Weiterführung des großartigen Werkes in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, bietet das Erscheinen des 36. und 37. Monatsberichts, sowie des 12. Vierteljahrsberichts über die Gotthardbahn eine erwünschte Veranlassung, eine gedrängte Uebersicht über den Stand des Unternehmens zu geben.

Die Gesammtlänge des großen St. Gotthardtunnels ist auf 14,920 Meter berechnet. Davon waren am 31. Dezember 1875 vollendet:

---

*) Vergl. Postarchiv 1873 S. 84, 242, 343, 560; 1874 S. 408, 478; 1875 S. 89, 278.



a) Richtstollen .... 5409,8 laufende Meter,
b) Erweiterung für das Gewölbe .... 2632,8 » »
c) Sohlenschlitz .... 2219,9 » »
d) Gewölbmauerwerk .... 1562,8 » »

Bekanntlich hat der Bauunternehmer L. Favre in Genf sich verpflichtet, den Gotthardtunnel innerhalb acht Jahren in allen Theilen zu vollenden. Der Bau begann am 1. Oktober 1872 und müßte danach spätestens am 1. Oktober 1880 beendigt sein. Nach dem zuletzt erzielten Durchschnittsergebniß beträgt der tägliche Fortschritt bei den mechanischen Bohrarbeiten auf der Nordseite bei Göschenen 3,22 und auf der Südseite bei Airolo 3,44 Meter, im Ganzen also 6,66 Meter. Wird dieses Resultat auch fernerhin erreicht, so würde die Durchbohrung etwa im November 1879 vollendet sein. Da das Maximum des täglichen Fortschritts auf beiden Seiten zusammen indessen 13,10 Meter beträgt und überdies der tägliche Fortschritt sich im Durchschnitt bisher stetig gesteigert hat, so läßt sich die Fertigstellung des Tunnels in noch früherer Zeit erwarten. Dementsprechend sind auch die Arbeiten in dem für das Jahr 1876 aufgestellten Programm erheblich höher veranschlagt worden, und namentlich ist in Aussicht genommen, mit der Ausführung der Maurerarbeiten in bedeutend gesteigertem Maße vorzugehen.

Von den seitens der Gesellschaft zu bauenden Eisenbahnlinien sind die Strecken Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso seit Dezember 1874 in Betrieb. In der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1875 haben 1845 Züge auf diesen Linien im Ganzen 58,067 Kilometer durchlaufen; es entfallen 45,739 Kilometer auf 1477 Personenzüge und 12,328 auf 368 gemischte Züge. Die aus dem Betriebe erzielten Einnahmen betragen nach annähernder Berechnung im August 1875 auf der Strecke Biasca-Locarno 941 Francs und auf der Strecke Lugano-Chiasso 873 Francs für den Kilometer Bahnlänge.

Scheint hiernach das großartige Unternehmen in erfreulicher Weise fortzuschreiten, so haben sich dem Werke in finanzieller Beziehung bedeutende Schwierigkeiten in den Weg gestellt. Schon früher war in öffentlichen Blättern die Befürchtung ausgesprochen worden, daß die Mittel, welche für das Unternehmen veranschlagt sind, zu gering berechnet wären. Diese Befürchtung hat sich leider als richtig erwiesen. Die Pläne der internationalen Konferenz stammen aus dem Jahre 1864. Seit dieser Zeit sind aber sämmtliche Preise um etwa 30 Prozent gestiegen. Außerdem weist die jetzige Ausarbeitung der damaligen nur allgemeinen Pläne den erheblichsten Mehrbedarf aus. Im Einzelnen lautet der Kostenanschlag:

	ursprünglich: Frcs.	neuerdings: Frcs.
1) für die Gotthardbahn, ausschließlich des Tunnels und der tessinischen Bahnen	108,800,000	174,400,000
2) für den großen Gotthardtunnel	59,600,000	63,400,000
3) für die tessinischen Bahnen	18,600,000	51,600,000
zusammen	187,000,000	289,400,000

Es ergiebt sich somit ein Defizit von 102,400,000 Francs. Es handelt sich nunmehr um die Frage, von wem die fehlenden Mittel aufzubringen sein werden, indem sich die internationale Konferenz im Jahre 1869 mit derartigen Erwägungen nicht beschäftigt hat.

Die Angelegenheit ist in der Anfangs März dieses Jahres stattgehabten Sitzung des Verwaltungsraths der Gotthardbahn-Gesellschaft zur Erörterung gekommen. Hierbei ist eine Eingabe an den Schweizer Bundesrath beschlossen worden, welche eine Darstellung der finanziellen Lage der Gesellschaft enthält und behufs Beschaffung der zur Vollendung des Unternehmens noch erforderlichen Mittel die baldige Veranstaltung einer neuen internationalen Konferenz für nothwendig erklärt. Es wird die Ansicht ausgesprochen, daß die Aktionäre, welche in gutem Glauben an die Richtigkeit der Berechnungen der internationalen Konferenz ihr Geld hergegeben hätten, unter dem Irrthum, dessen sich die Konferenz bei Veranschlagung der Kosten schuldig gemacht habe, nicht leiden dürfen. Wer den Irrthum begangen, müsse auch die Folgen tragen. Die Eingabe appellirt schließlich an die Loyalität der betreffenden Faktoren und fordert ausdrücklich die Vermehrung der Subventionen.

Wie die Zeitungen melden, sind sowohl von dem schweizerischen Bundesrathe, wie von der deutschen und italienischen Regierung Sachverständige ernannt worden, welche den Stand der Gotthardbahn-Angelegenheit prüfen und begutachten sollen. Sobald die drei verschiedenen Kommissionen ihre Arbeiten beendet haben werden, soll die Einberufung einer internationalen Konferenz erfolgen.

Inzwischen haben sich auch Anstände mit dem Unternehmer des großen Gotthardtunnels, Herrn Favre, ergeben, indem letzterer ein Rechtsgutachten über die Frage hat ausarbeiten lassen, ob er vertragsmäßig verpflichtet sei, die Arbeiten im großen Tunnel auch ohne ausdrückliche Gewähr für seine späteren Ansprüche fort und zu Ende zu führen. Das betreffende Gutachten ist von mehreren Rechtsgelehrten unterzeichnet und verneint die gestellte Frage. Diese Anstände haben aber bereits ihre Ausgleichung gefunden, nachdem das Herrn Favre zur Seite stehende Finanzkonsortium den Beschluß gefaßt hat, ihn noch zu unterstützen. Dieser Beschluß beruht hauptsächlich auf einem Berichte seines Sachwalters, des Herrn Rambert von Lausanne, welcher mit dem schweizerischen Bundesrathe und der Gotthardbahn-Direktion in den letzten Tagen über diese Angelegenheit berathen hatte.

Das Schwierige des Unternehmens läßt sich nach der vorstehenden Darstellung nicht verkennen, und namentlich erscheint die Frage, wie das Unternehmen ohne Verstümmelung des in Aussicht genommenen Gesammtnetzes zu vollenden sein werde, zur Beantwortung noch nicht reif.

---

52. Entwickelung der Bielefelder Leinen-Industrie.

(Aus dem Rapport des Kaiserlichen Telegraphenamts in Bielefeld.)

Die Bielefelder Leinwand ist in allen Welttheilen bekannt und geschätzt. Sie ist eine gesuchte Waare auf den großen Marktplätzen Europas und Indiens, da Fabrikant und Kaufmann sich beeifern, die innere Güte ihres Artikels zu erhalten und demselben durch angemessene Appretur auch ein möglichst vortheilhaftes Aussehen zu geben.

Die Leinwandfabrikation ist der weitaus bedeutendste, fast alleinige Industriezweig Bielefelds. Einige andere Erwerbszweige kamen überhaupt erst durch den Zwang der Verhältnisse in Aufnahme, als nach dem Jahre 1848 der Leinenhandel

völlig darniederlag; so die Seiden- und Plüschweberei. Auch die Eisen-Industrie fand Eingang; soweit dieselbe jedoch nicht speziell der Leinen-Industrie dient, ist sie weniger beachtenswerth und kann mit den westlichen Eisenplätzen nicht im Entferntesten konkurriren. Schuld hieran tragen wohl die hohen Transportkosten für Rohmaterial und Kohlen.

Nachdem sich aber der Kaufmannsstand Bielefelds auf die Fabrikation fertiger Wäsche-Artikel gelegt hat, blüht ein Zweig der Eisen-Industrie, die Nähmaschinenfabrikation auf.

Man kann gewissermaßen die ganze Stadt und Umgegend als eine große Werkstatt der Leinen-Industrie betrachten: das spult und webt und näht allenthalben. Der größte Theil der Einwohner, vom 7jährigen Kinde an, welches in seinen Freistunden das Spulrad drehen muß, bis zum Greise, arbeitet direkt oder indirekt für die Leinen-Industrie. Frauen und Mädchen weben mit den Männern um die Wette, selbst der kleine bäuerliche Grundbesitzer greift im Winter, wenn die Feldarbeit beendigt ist, zum Spinnrade. Das Leinen ist der Haupt-Ernährungszweig, die Quelle der Wohlfahrt für Stadt und Land.

Die uralte Kunst des Leinewebens ist auch in Deutschland schon früh heimisch gewesen, wie Tacitus bestätigt, wenn er erzählt, daß sich die deutschen Frauen in Leinwand zu kleiden pflegten.

Damals beschränkte sich die Herstellung dieses Gewebes allerdings nur auf das Familienbedürfniß; von einer Erzeugung der Leinwand als eigentliche Waare konnte naturgemäß nicht die Rede sein.

Einer solchen begegnen wir erst im 12. und 13. Jahrhundert.

Der rationellere und allgemeinere Betrieb des Flachsbaues begünstigte zunächst die Einführung und Verbreitung der Hand-Garnspinnerei, die bald die Grenzen des eigenen Bedürfnisses überschritt und zu einem handwerksmäßigen Betrieb der Weberei führte. So entstanden in Herford und Bielefeld Weberinnungen und die Kaufmannsgilde. Wie die derselben im Jahre 1309 und hierauf im Jahre 1339 ertheilten Privilegien beweisen, muß insbesondere auch Bielefeld damals schon ein Handelsort für Leinen gewesen sein und in dieser Eigenschaft von den Fürsten eine gewisse Bevorrechtung erhalten haben.

Zu jener Zeit war das Leinen anfänglich nur schmal und grob, sog. Hausleinen, und mag sich vor den übrigen Erzeugnissen der deutschen Leinenweberei wenig unterschieden haben. Als aber die Religionsbedrückungen, welche die Niederländer im 16. und 17. Jahrhundert unter Philipp II. und seinen beiden Nachfolgern zu erdulden hatten, unter Anderen auch viele geschickte Leinenweber, welche vorzüglich in Gent, Antwerpen und Brügge ansässig gewesen waren, aus ihrem Vaterlande vertrieb, siedelte sich eine Anzahl derselben in Bielefeld, das ihnen von ihrem Gewerbe her als Handelsplatz wohl bekannt sein mochte, sowie in dessen Umgebung an.

Diesem Zuzug verdankt Bielefeld die Einführung der nachmals so berühmt gewordenen Schleier- oder Bielefelder klaren Leinwand.

In der Mitte des 17. Jahrhunderts bestand in der Stadt schon eine Webergilde von 130 Meistern und 73 Gesellen. Auch das platte Land blieb nicht zurück und machte mit der Stadt gleiche Fortschritte. Verbesserte Bleichanlagen wurden von den Niederländern hergestellt, und so brauchte das Leinen nicht mehr wie früher zur Bleiche nach den Niederlanden versandt zu werden.

In diesem Zustande fand der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm die Bielefelder Leinen-Industrie, als derselbe am 8. April 1647 auf einer Reise nach Düsseldorf die Stadt passirte. Sein staatsmännischer Blick erkannte bald die hohe Bedeutung, welche eine für die Zeitverhältnisse so weit vorgeschrittene Industrie für den Wohlstand der Stadt und des umliegenden Gebiets zu gewinnen versprach. Er wendete deshalb »seinem Spinn- und Linnenland«, wie er die Grafschaft Ravensberg zu nennen pflegte, eine ganz besondere Fürsorge zu und trug nicht wenig zum Gedeihen der eigenthümlichen Industrie der Landschaft bei.

Er stiftete in Bielefeld eine Legge, d. i. eine Behörde, welche jedes Stück Leinen prüfen, ausmessen und stempeln mußte; eine Maßregel, welche dem Bielefelder Linnen überall Vertrauen und Absatz verschaffte.

König Friedrich I. that für den Aufschwung des Leinenhandels ebenfalls sehr viel. Einzelne noch bestehende Hemmnisse wurden beseitigt, das Entgegenkommen der Landesverwaltung trug der gesteigerten Nachfrage in jeder Weise Rechnung.

Außer den Bleichanlagen kam nun auch die Drellweberei in Aufnahme, die Muster wurden immer mehr vervollkommt und der Leinenhandel erstreckte sich bald auch auf das Ausland. Im 18. Jahrhundert fingen die Bielefelder Kaufleute an für eigene Rechnung verfertigen zu lassen, die Landweber folgten nach und der Aufschwung wurde, nachdem die feine, dichte Leinwand, welche bis dahin hauptsächlich in Warendorf gemacht worden war, auch in Bielefeld verfertigt wurde, so groß, daß die Stadt jeder Konkurrenz die Spitze bieten konnte. Schon 1750 stand die Bielefelder Leinwand der feinsten niederländischen an Dichtigkeit und Weiße nicht nach; sie wurde auch, da sie zum Theil noch nach Harlem zum Verbleichen ging, als holländische Leinwand in den Handel gebracht. Dieser bevorzugte Erwerbszweig hatte sich der Fürsorge des Landesherrn sogar in dem Maße zu erfreuen, daß durch das allgemeine Werbereglement vom 16. August 1743 allen Bleichmeistern, Gesellen und Knechten auf den Bielefelder Leinenbleichen eine gänzliche Werbungs- und Enrollirungsfreiheit bewilligt, auch der ganzen Kaufmannschaft für sich und ihre Söhne eine gleiche Befreiung von allem Werbezwange in den Jahren 1745 und 1746 zu Theil wurde. Durch die hieraus entstandene Vermehrung der Kaufleute wurde eine größere Konkurrenz und mit derselben ein größerer Wetteifer hervorgerufen.

Noch nie war der Leinenhandel Bielefelds so bedeutend gewesen als in den Jahren 1755 und 1756. Als jedoch 1757 die Franzosen unter dem Marschall Estrées bis an die Grafschaft Ravensberg vorgedrungen waren und die alliirte Armee unter Cumberland, welche bis dahin bei Bielefeld im Lager gestanden hatte, sich zurückzog, wurde fast der ganze Bestand der in den Winter- und Frühlingsmonaten gefertigten Leinwand auf den Bleichen ein Raub der Franzosen. Hierdurch und dazu noch durch die bedeutenden Kriegslasten wurde dem Bielefelder Handel ein schwerer Schlag versetzt.

Die Kaufmannschaft raffte sich jedoch nach und nach wieder auf. Im Jahre 1763 befanden sich Handel und Fabrikation schon wieder im Aufschwunge; hauptsächlich war die Einführung eines neuen Bleichverfahrens der Grund des raschen Wiederaufblühens.

Die Fabrikanten wetteiferten mit einander und suchten ihre Waare zu verbessern; auch die Auswahl wurde eine größere. So wurde 1770—1775 die Herstellung der sog. schweizerischen, ferner anderer Gattungen bunter Leinwand, Schnupftücher u. s. w. angefangen.

1783 legte die Kaufmannschaft die erste Fabrik von Linnendamasten an, es wurde eine bedeutende Anzahl von Webestühlen aufgestellt und die Erzeugnisse waren ihrer Güte und geschmackvollen Muster wegen allgemein gesucht.

Am 4. August 1788 bezeigte König Friedrich Wilhelm II. seine landesväterliche Huld für den Handel und das Fabrikwesen dadurch, daß er den mit Leinwand handelnden Kaufleuten Bielefelds ein Gnadengeschenk von 50,000 Thalern gewährte. Durch ein so bedeutendes Geschenk war man in den Stand gesetzt, größere Bleichanlagen herzustellen und es wurden denn auch in den Jahren 1793—1797 4 neue Bleichen vor dem Nebels- und Niedernthore angelegt.

Unter der Fremdherrschaft wurde auch dieser Gnadenfonds angegriffen und beläuft sich derselbe jetzt nur noch auf 25,000 Thaler, deren Zinsen zur Anlage von Spinnschulen, zur Unterstützung armer Weber und zur Unterhaltung der Gewerbeschule verwendet werden.

Im Jahre 1831 belief sich die Bielefelder Leinenfabrikation in sämmtlichen Mustern auf 39,825 Stück (zu je 40 Meter) im Gesammtwerthe von 752,380 Thalern.

Der Leinenhandel wurde von 35 Firmen betrieben.

Gegenwärtig sind in Bielefeld 14 Leinenfabriken thätig, welche allein an gebleichter Leinwand jährlich 130,000 Stück herstellen.

Die Zahl der Leinenhandlungen und Wäschefabriken ist auf 111 gestiegen, welche ungefähr 2200—2400 Nähmaschinen im Betriebe haben und im Durchschnitt 3000 Nähterinnen beschäftigen. Außerdem ist noch eine erhebliche Anzahl kleinerer Nähereien vorhanden, welche für große Geschäfte arbeiten.

Der Gesammtumsatz in fertigen Wäsche-Artikeln mag die Summe von 7 bis 8 Millionen Mark jährlich erreichen, an Löhnen werden ungefähr 350,000 Mark verausgabt. Das Absatzgebiet ist, außer Deutschland, Oesterreich, Rußland, die Schweiz, Italien, Spanien, Holland, Dänemark, Norwegen, Nord- und Süd-Amerika und Westindien.

Der Flachsbau ist ohne Bedeutung und werden die Flächse von Rußland und Irland bezogen. Auch die Handspinnerei hat, da sie der Konkurrenz der in's Leben gerufenen großen Spinnereien »Vorwärts« und »Ravensberg« nicht gewachsen war, fast vollständig aufgehört. Gegenwärtig werden nur noch geringe Leinen, »Hausmacherleinen«, aus Handgespinnst hergestellt.

Die hauptsächlichsten Etablissements in der Leinenbranche sind:

die Spinnerei Vorwärts. 1851 angelegt, mit ungefähr 10,716 Spindeln und 725 Arbeitern beiderlei Geschlechts; verarbeitet wurden 41,903 Zentner Flächse und Werg; die Bleichlöhne betrugen für 71 Bleicharbeiter 53,356 Mark;

die Ravensberger Spinnerei, 1853 angelegt, hat 24,256 Spindeln im Betriebe und beschäftigt ungefähr 1400 Arbeiter und Arbeiterinnen. Verarbeitet wurden im Jahre 1872 an reinem Flachs 43,737 Zentner, an Flachs- und Heedengarnen 414,991 Bündel. Außerdem wurden für fremde Anstalten Garne und Leinen gebleicht, wofür 257,286 Mark Bleichlöhne verausgabt wurden;

die Bielefelder Aktiengesellschaft für mechanische Weberei, gegründet 1862, hat ungefähr 750 Stühle im Betriebe und erzeugte im Jahre 1872 63,225 Stück.

Die Handweberei wird besonders auf dem Lande noch schwunghaft betrieben. In diesem Zweige sind ungefähr 3000 Stühle und 5000 Arbeiter in Thätigkeit.

---

53. Der Hafen von Liverpool.

Die Ostertage dieses Jahres haben dem Hafen von Liverpool die Vollendung eines Werkes gebracht, welches für den Seeverkehr des Platzes so wesentliche Erleichterungen in sich schließt, daß es von hervorragender Bedeutung für seine Welthandelsstellung zu werden verspricht.

Wie die »Times«, der wir auch die weiter unten folgende geschichtliche Darstellung entnehmen, schreibt, ist nämlich der seit Jahren begonnene Bau eines großen schwimmenden Landungsquais nunmehr fertig gestellt worden, für welchen, zusammen mit einer Reihe von noch der Vollendung harrender Docks, die Summe von vier Millionen Pfund Sterling ausgeworfen worden ist.

Schon im Herbste des Jahres 1874 waren die Quais beinahe vollendet, als eine Feuersbrunst dieselben fast gänzlich zerstörte. Der finanzielle Verlust, den dieser Unfall mit sich brachte, war nicht gering, da die Bauten mehr als 300,000 Pfd. Strl. gekostet hatten; allein die Hemmung des Hafenverkehrs fiel noch schwerer in die Waagschale. Fast der ganze Personenverkehr bewegte sich auf den Landungsquais, und zwar nicht nur die Tausende der mit den atlantischen Dampfern kommenden und abgehenden Reisenden, sondern auch die weiteren Tausende, welche auf die Benutzung der Fähren, sowie auf die Verbindungen mit der Insel Man und den Küstenplätzen angewiesen sind.

Der Verkehr auf einer einzigen, der Woodside- oder Birkenhead-Fähre beläuft sich auf ungefähr 28,000 Personen täglich oder beinahe 10½ Millionen im Jahr. Die Wallasey-Fähren befördern täglich etwa 13,500 Personen. Dazu tritt noch der Verkehr auf den an die Chester-Eisenbahn sich anschließenden Booten und auf den übrigen Fähren südlich von Woodside, der zusammen mindestens weitere 50,000 Personen täglich ausmacht. Es ist unter diesen Verhältnissen einleuchtend, daß die plötzlich eingetretene Katastrophe im höchsten Grade störend wirken mußte. Die Tausende und aber Tausende der Fährgäste waren wohl oder übel gezwungen, ihren Weg zu den Booten, wie in der guten alten Zeit, über angepflöckte Kähne und Flöße zu nehmen, die übrigen mußten, so gut es eben ging, von verschiedenen Punkten des Flußufers aus eingeschifft werden.

Diesen Mißständen, welche für die Dauer unerträglich gewesen wären, wurde mit fast unglaublicher Schnelligkeit durch die Errichtung der neuen Werke abgeholfen.

Die nunmehr vollendeten neuen Landungsquais haben eine Länge von 2062 (engl.) Fuß und eine Breite von 80 bis 100 Fuß. Eiserne Pontons bilden die schwimmende Unterlage; darauf sind der ganzen Länge nach fünf mächtige eiserne Kielriegel in Abständen von je 20 Fuß angebracht. Ueber diesen Riegeln liegt ein Netz von eisernen Schienen, auf welchen die das Deck bildenden Planken befestigt sind. Der ganze Bau wird durch mehrere schwere Ankerketten, welche an der Steinmauer des Hafendamms befestigt sind, sowie durch vier eiserne Sperrbäume, sieben Landungsbrücken für den Personenverkehr und eine Brücke für den Güterverkehr

von 100 Fuß Länge und 40 Fuß Breite festgehalten. Die Sperrbäume und Personenbrücken steigen und fallen je nach den Meeresgezeiten mit dem schwimmenden Quai und schützen letzteren vor etwaigen Beschädigungen durch anprallende Schiffe.

Dieses Werk nebst den Docks ist der Schlußstein eines Unternehmens, das eine gewisse geschichtliche Bedeutung für den Handel und die ganze Entwickelung der Stadt Liverpool hat. Wir begreifen es jetzt kaum, daß dieser große Hafenplatz mit seinen riesigen Docks, seiner mächtigen Handelsflotte und seiner Bevölkerung von einer halben Million Einwohner im Vergleich zu vielen anderen Städten Englands so zu sagen ein Werk von gestern ist.

Der Hafen von Liverpool zeichnet sich insofern besonders aus, als hier zuerst schwimmende Docks zur großen Erleichterung für die Schifffahrt errichtet wurden. Vorher, in der Mitte des sechszehnten Jahrhunderts, war die jetzige Stadt noch eine Niederlassung von 138 Haushaltungen, deren ganze Schifffahrt durch 15 »Barken, groß und klein« mit einem Gesammtgehalt von 268 Tonnen und einer Bemannung von zusammen 80 Köpfen ausgeübt wurde. Damals bestand der Handelsverkehr des Hafens fast ausschließlich nur mit Dublin, Drogheda und anderen irischen Küstenplätzen nebst der Insel Man. Bald aber begannen diese Handelsbeziehungen sich zu erweitern, da Liverpool es verstand, aus den dargebotenen Gelegenheiten Nutzen zu ziehen.

Die Bildung der Kolonien in Amerika und die Entdeckung des Seeweges nach Indien um das Kap brachten Europa eine erhebliche Zufuhr an Zucker, Thee, Kaffee, Taback, Baumwolle und anderen Naturerzeugnissen, während die Fortschritte des Landbaues in ganz England und die Hebung der Gewerbethätigkeit in Lancashire, Yorkshire, Cheshire und Staffordshire einen Ausfuhrhandel hervorriefen, der dem Lande zu großem Vortheil gereichte. Daneben verhalfen dem Handel des neuen Hafenplatzes noch besondere Ursachen zu rascher Entwickelung. In London erzeugte nämlich die Pest und der große Brand, bald darauf der Kriegszug der holländischen Flotte nach der Themse einen solchen Schrecken unter dem Handelsstande, daß viele Kaufleute es für gerathener hielten, nach den mehr Sicherheit und Glück verheißenden Ufern des Mersey auszuwandern. Dieser Zuzug einer verhältnißmäßig wohlhabenden und unternehmenden kaufmännischen Bevölkerung förderte die Entwickelung Liverpools, namentlich was den Handel mit Zucker und Taback betraf, in beträchtlichem Maße. Die Wohlhabenheit der Stadt nahm so rasch zu, daß dieselbe gegen Ende des siebzehnten Jahrhunderts schon der drittbedeutendste Hafenplatz im vereinigten Königreich war, der an Hafengeldern jährlich 5,000 Pfd. Sterl. einbrachte. Die Stadt besaß zu jener Zeit bereits eine Handelsflotte von 100 Schiffen, mit einem Gehalt von je 84 bis 85 Tonnen und einer Besatzung von zusammen 1100 Mann.

Der zunehmende Handelsverkehr ermuthigte den Unternehmungsgeist, weitere Erleichterungen für die Benutzung des Hafens zu schaffen. Der Schiffsverkehr nahm immer mehr zu, aber die Schiffe konnten bis dahin nur mitten im Flusse oder am Gestade anlegen, wo sie bei stürmischem Wetter nicht selten strandeten. Im Jahre 1709 wurde deshalb der Plan zur Herstellung eines Docks entworfen, das für 100 Schiffe berechnet war. Zum ersten Male hatte das Parlament über eine Dockbill zu berathen. »Die beabsichtigte Anlage« — so wurde bei Einbringung der Bill geltend gemacht — »sei geeignet, dem Handel ein mächtiger Hebel zu werden, Ihrer Majestät Einnahmen zu vermehren und die öffentliche Wohlfahrt, nicht allein der

Stadt und des Hafenplatzes, sowie des umliegenden Gebietes im Besonderen, sondern des ganzen Landes im Allgemeinen zu heben.« Die Bill erhielt die verfassungsmäßige Genehmigung, und aus diesem bescheidenen Anfang entwickelten sich die großartigen Dockanlagen, welche Liverpool zu einem der bedeutendsten und interessantesten Seehäfen erhoben haben.

Die Herstellung des ersten Docks war mit erheblichen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft. Nach achtjähriger angestrengter Arbeit waren statt der vom Parlament bewilligten und für ausreichend gehaltenen Summe von 6000 Pfd. Sterl. bereits 11,000 Pfd. verausgabt und man war gleichwohl zu der Ueberzeugung gekommen, daß zur Vollendung des Werkes mindestens noch 4000 Pfd. erforderlich seien. Sobald es nur irgend ermöglicht werden konnte, wurden Schiffe in das Dock aufgenommen; aber es fehlten noch immer manche Sicherheitsvorrichtungen, wie Bojen und dergleichen. Das Parlament half auch über diese weiteren finanziellen Schwierigkeiten hinweg und so gelang es endlich im Jahre 1720, das Dock vollends fertig zu stellen.

Nachdem der Hafen durch diese Einrichtung zu einem Anziehungspunkte für den Seeverkehr gemacht worden war, begann man auch die Zufuhrwege aus dem Innern des Landes zu verbessern.

Schon vor dem Jahre 1700 hatte ein unternehmender Warringtoner Handelsherr, Thomas Patten, ein nachahmenswerthes Vorbild in dieser Beziehung geschaffen, indem er den Mersey-Kanal zwischen Runcorn und Warrington vertiefen ließ, so daß ein direkter Wasserweg zwischen dem letzteren Platze und Liverpool hergestellt war, der die Handelsbeziehungen beider Städte wesentlich vermehrte.

Es mag damals mit den Verbindungen zwischen den englischen Handelsstädten freilich übel genug bestellt gewesen sein, da Patten auf seinen Gedanken dadurch geführt worden war, daß er eine Tabacksendung, von Warrington bis Hull, auf Wagen bis Stockport, von da bis Doncaster auf Packpferden und schließlich bis Hull zu Wasser befördern lassen mußte. Noch schwieriger aber war der Waarentransport zwischen Liverpool und Manchester. Die Verbesserungen des Hafens von Liverpool gaben im Jahre 1721 Anlaß zur Herstellung eines direkten Wasserweges, indem der Mersey und der Irwell von Warrington bis Manchester schiffbar gemacht wurden. Zu derselben Zeit nahm man auch die Schiffbarmachung des Douglas in Angriff, um die Wigan-Kohlenfelder in unmittelbare Verbindung mit Liverpool zu bringen.

Diese Unternehmungen wirkten aber wieder ihrerseits auf den Liverpooler Hafenverkehr zurück, der bald eine beträchtliche Erweiterung der Docks erforderlich machte. Im Jahre 1753 nahmen letztere schon eine Fläche von beinahe 9 Acres*) ein. Den Seehandel des Platzes vermittelten jetzt 106 Schiffe mit Westindien und Nordamerika, 88 mit Afrika, 28 mit Europa, 125 mit Irland und den englischen Küstenstädten. Außerdem waren noch 80 Schaluppen von 40 bis 70 Tonnen Gehalt zum Salz-, Kohlen- und zu anderen Flußtransporten in Verwendung.

Nach diesen Erfahrungen begann bald eine allgemeine Thätigkeit auf dem Gebiete des Kanalbaues. Noch immer dauerte eine Reise von London bis Liverpool mit »tüchtiger Pferdevorspann« von Freitag Morgens bis Montag Abends. Zehn oder zwölf Tage währte indeß diese Reise mit einer der alten Lancashire oder Cheshire

*) 2,47 engl. Acres = 1 Hektar.



Landkutschen. Ebenso lange Zeit ungefähr brauchten die Frachtgüter nach Wigan, Blackburn, Preston, Lancaster, Halifax, Leeds, York und Sheffield.

Bald aber erfuhr dieses Beförderungssystem eine gründliche Umwandlung. Im Jahre 1754 wurde auf Veranlassung des Herzogs von Bridgewater der Sankey-Brook vom Mersey bis zu den St. Helena-Kohlenfeldern schiffbar gemacht. Kurz darauf erfolgte die Herstellung des Staffordshire-Kanals, der den Mersey mit dem Trent verband und so die Verbindung mit Hull vermittelte. Im Jahre 1766 nahm man die Verbindung des Mersey und Irwell und im folgenden Jahre den Leeds- und Liverpool-Kanal in Angriff.

Das ganze Kanalsystem in jenem Theil von England verdankt der erwähnten Periode seinen Ursprung, da man bald die Erfahrung machte, daß der Wassertransport nur den vierten Theil der Kosten des Landtransportes verursachte.

Von Liverpool bis Etruria kostete der Landtransport 50 Schilling für die Tonne; der Trent- und Mersey-Kanal verringerte die Kosten auf 13 Schill. 4 Pce. Für die Beförderung von Gütern zwischen Liverpool und Birmingham oder Wolverhampton mußten auf dem Landwege 5 Pfd. Sterl. für die Tonne gezahlt werden, die Beförderung auf dem Kanal kostete 1 Pfd. 5 Schill.

Die neuen billigen Beförderungswege brachten den Handel dermaßen in Aufschwung, daß trotz des siebenjährigen Krieges sich eine abermalige Erweiterung der Liverpooler Docks nothwendig machte. Im Jahre 1771 erfolgte die Erbauung des Georgs-Docks, wodurch die gesammten Dockanlagen bis zu einem Flächenumfang von 13 Acres erweitert wurden. Die Zahl der Liverpooler Seeleute belief sich nun auf 5967 Mann, oder mehr als fünfmal so viel wie beim Beginn des Jahrhunderts.

Ein handelspolitisches Ereigniß aus jener Zeit liefert uns einen ungefähren vergleichenden Maßstab der damaligen Bedeutung der größten englischen Seehäfen. Als im Jahre 1768 der allgemeine Widerstand gegen die ostindische Kompagnie zu einem vereinigten Angriff der Kaufmannschaft von London, Liverpool, Bristol, Hull und Glasgow auf die Privilegien der Gesellschaft führte, trat in der Börse zu Liverpool eine Versammlung von Abgeordneten aus den genannten Städten zusammen, um über die Bildung einer besonderen Gesellschaft für den Handel nach Indien und China zu berathen. Als Grundkapital sollte die Summe von 8 Millionen Pfund Sterl. zusammengeschossen werden, wovon London 3,200,000 Pfd. Sterl. Liverpool und Bristol je 1,600,000 Pfd. Sterl., Hull und Glasgow je 800,000 Pfd. Sterl. übernahmen.

Diese Bewegung blieb zwar, wie so viele ähnliche, ohne Erfolg, aber trotz der Ausschließung des Liverpooler Platzes von dem Handel mit Ostindien hob sich dessen Welthandelsstellung immer mehr.

Im Jahre 1772 wurde die erste internationale Packetfahrt-Verbindung mit Segelschiffen zwischen Liverpool und Livorno eingerichtet und im darauffolgenden Jahre unternahm die Stadt den Bau des »Kent«, eines Schiffes von 1100 Tonnen, des größten, das in Nordengland bis dahin gebaut worden war. Der Hafenplatz behauptete jetzt den ersten Rang im amerikanischen und afrikanischen Handel und unterhielt rege Beziehungen mit den westindischen Pflanzungen.

Die Bedeutung dieser Handelsbeziehungen ist am besten daraus zu ermessen, daß im Jahre 1775 der Ein- und Ausfuhrhandel mit Amerika auf ungefähr 6 Millionen Pfund Sterl. jährlich geschätzt werden konnte, und daß ferner in West-

indien der Liverpooler Platz mit einer Kapitalanlage von ungefähr 60 Millionen Pfund Sterl. betheiligt war.

Die Hafengelder, welche im Jahre 1700 nicht mehr als 300 bis 400 Pfd. Sterl. betragen hatten, waren im Jahre 1773/74, kurz nach der Eröffnung der Georgs-Docks, auf 4536 Pfd. Sterl. gestiegen.

Einen schweren Rückschlag führte freilich im Jahre 1775 der Ausbruch des ersten amerikanischen Krieges herbei. Ein Viertel der Bevölkerung der Stadt war auf die öffentliche Wohlthätigkeit angewiesen und die Hafengelder gingen von 5064 Pfd. Sterl. im Jahre 1776 zurück auf 3528 Pfd. Sterl. im Jahre 1780. Aber selbst während dieser bösen Periode arbeitete man an der Ausführung der in Angriff genommenen Pläne rüstig fort, so daß es nur des Eintritts einigermaßen besserer Zeiten bedurfte, um bald zu erneutem Wohlstand zu gelangen. Die unternommenen Kanalbauten wurden zu Ende geführt. Zugleich machten die in diese Zeit fallenden wichtigen Erfindungen auf dem Gebiete des Maschinenwesens ihren Einfluß durch eine bis dahin ungeahnte Belebung der Gewerbethätigkeit geltend: und so konnte beim Wiedereintritt des Friedens im Jahre 1783 auch der Handel mit erneuter Kraft wieder aufgenommen werden.

Schon das Jahr 1784/85 hatte größere Erfolge aufzuweisen, wie je zuvor. Der Hafenverkehr erreichte in diesem Jahre die vorher nie dagewesene Gesammtziffer von 3429 ankommenden Schiffen und die Hafengelder stiegen auf 8411 Pfd. Sterl. Gewerbe und Verkehr blühten von jetzt ab zusehends.

Den heutzutage herrschenden Anschauungen gegenüber muß als charakteristisch für jene »gute alte Zeit« hervorgehoben werden, daß die Liverpooler Kaufmannschaft einen Jahresgewinn von 200,000 bis 300,000 Pfd. Sterl. aus dem Sklavenhandel zu ziehen wußte. Es darf uns deshalb nicht Wunder nehmen, daß sich der Handelsstand den Gesetzen gegen den Sklavenhandel mit aller Macht widersetzte und daß es noch eine geraume Zeit währte, bis die völlige Unterdrückung dieses einträglichen Geschäftszweiges gelang.

Der Ausbruch der französischen Revolution versetzte dem Liverpooler Handel von Neuem einen harten Schlag, der indeß ebenfalls nach wenigen Jahren glücklich überwunden war.

Die Vollendung des Grand-Junction-Kanals brachte Liverpool in unmittelbare Verbindung mit London, sowie mit dem Severn und dem Humber; der Rochdale-Kanal stellte eine Wasserstraße her zwischen dem Mersey und Irwell und verband auf diese Weise Liverpool mit Hull, während der Ellesmere- und Chester-Kanal die Verbindung mit Süd-Wales vermittelte.

Die Vereinigung des Bridgewater-Kanals und des Leeds- und Liverpool-Kanals trug wesentlich zur Erleichterung des Binnenverkehrs in Lancashire bei. Auf dem Weltmarkte begann besonders der Handel mit Spanien und Portugal und deren amerikanischen Kolonien sich zu entwickeln.

Der nun folgende Krieg mit Amerika wog zwar diese Vortheile wieder auf, dafür gewann aber jetzt der Handel in der Dampfschifffahrt und der Erbauung von Eisenbahnen Bundesgenossen, welche alle bisherigen Erfolge weit hinter sich ließen.

Im Jahre 1814 begann der Handelsverkehr mit Indien. Während nun die Dampfschifffahrt rasch in Aufnahme kam, arbeitete man zugleich an der Erbauung von Eisenbahnen, und so konnte im Jahre 1830 die Bahnlinie zwischen Liverpool

und Manchester eröffnet werden*). Sieben Jahre später wurde durch die Grand-Junction-Eisenbahn die Verbindung mit Birmingham hergestellt, desgleichen im folgenden Jahre mit London durch die London-Birminghamer Linie und mit Preston durch die Nord-Union-Linie. Die Folgen dieser Entwickelung der Landverkehrswege überstiegen bald alle Erwartungen. Der Liverpooler Hafenverkehr, der im Jahre 1825 schon auf 1,223,820 Tonnen sich belaufen hatte, stieg im Jahre 1838 auf 2,026,206 Tonnen und brachte im letzteren Jahre eine Hafengelder-Einnahme von 146,290 Pfd. Sterl. Der Flächeninhalt der Docks, welcher im Jahre 1815 bereits 27 Acres umfaßt hatte, betrug im Jahre 1825 46 Acres und im Jahre 1838 volle neunzig Acres. Und doch wurde das Bedürfniß nach neuen Docks bald so mächtig, daß auch der Privatunternehmungsgeist Einzelner dem Gegenstande sich zuwendete und Pläne zur Herstellung neuer Hafenanlagen jenseits des Flusses, in Birkenhead, in Angriff nahm.

Die Hafenbau-Delegation blieb dem gegenüber in ihren Anstrengungen nicht zurück und vergrößerte die Docks in der Zeit bis zum Jahre 1855 fast auf das Doppelte ihres bisherigen Umfanges, auch wurde die Hafenanlage durch Erbauung von Waarenhäusern und durch die Herstellung einer Hafen-Eisenbahn noch wesentlich verbessert.

Der Liverpooler Hafen umfaßt gegenwärtig in seiner gesammten Ausdehnung einen Flächenraum von 420 Acres bei einer Länge von mehr als sechs (engl.) Meilen. Davon treffen 255 Acres mit 18 Meilen Quais auf die Liverpooler Seite und 165 Acres mit 9 Meilen Quais auf die Seite bei Birkenhead. Die Zahl der ankommenden Schiffe beläuft sich im Jahre auf durchschnittlich 20,000 mit einem Gehalt von über 6,500,000 Tonnen.

Das Grundkapital für die Hafenanlagen stellt eine schwebende Schuld von 14 Millionen Pfd. Sterl. dar; die in Aussicht genommenen Verbesserungen und Erweiterungen werden indeß eine Erhöhung der Schuld auf 20 Millionen Pfd. Sterl. bedingen. Diesem Geldaufwand steht schon jetzt, als Verzinsung des Kapitals von 14 Millionen, eine Einnahme an Hafengeldern von mehr als 1 Million Pfd. Sterl. jährlich gegenüber. Das aus so kleinen Anfängen hervorgegangene Unternehmen hat somit auch vom finanziellen Standpunkte aus alle berechtigten Hoffnungen überreichlich erfüllt. Für die Schifffahrt aller Zonen ist Liverpool ein Sammelpunkt geworden, der gegenwärtig kaum von einem zweiten Hafenplatze der Erde übertroffen wird.

II. Kleine Mittheilungen.

Das Poststammbuch. Das Magazin für die Literatur des Auslandes enthält in Nr. 7 vom 12. Februar d. J. einen Aufsatz über das Poststammbuch, den wir mit Zustimmung der Redaktion der genannten Zeitschrift nachstehend wiedergeben.

Die Post hält an ihrem uralten traditionellen Rechte, sich poetisch zu umgeben, trotz aller Ungunst der Dampf- und blitzbeflügelten Zeit, mit rührender Zähigkeit fest, indem sie in ihrer Weise dem Ausspruch eines berühmten Wiener

*) Anm. Die erste Eisenbahn der Welt — zwischen Stockton und Darlington — war fünf Jahre vorher eröffnet worden. Vergl. Postarchiv 1875, S. 473.

Juristen nachlebt, es sei sittliche Pflicht des Einzelnen, das eigene Recht energisch wahrzunehmen. Die Postpoesie der Landstraße ist hinter den Fortschritten des Jahrhunderts untergegangen; auch der letzte Rest, der wackere Landbriefträger, entspricht nur in geringem Grade noch dem Bilde, welches im deutschen Liede von seinem sehnsuchtstillenden Berufe entworfen ist. Nun wohl, die Post versteht es, ihr Poesierecht auf anderen Wegen zu verfolgen. Die Jahre 1870/71 mit ihren Feldposteinrichtungen wissen davon zu erzählen! Und steht doch an der Spitze der deutschen Post der Mann, in dessen universellem Sinne sich auch der trockenste geschäftliche Stoff mit einem poetischen Element durchsetzt! Man könnte sagen, daß die unterste Staffel des vielgestaltigen Postdienstes mit der obersten wie durch die amtliche, so auch durch eine ideelle, poetische Leitung verbunden ist. Das ist kein Zufall, es liegt im Wesen der Post.

Das Poststammbuch ist der jüngste Versuch, der Post ihren poetischen Ruf zu bewahren. Man wird nicht irren, wenn man das Unternehmen als unter dem Einfluß der obersten Leitung entstanden betrachtet, und es wird darum nur um so bedeutsamer erscheinen müssen.

Das Poststammbuch will eine »vollständige Sammlung alles Trefflichen und der Erhaltung Würdigen werden, was über die Post gesagt und gesungen ist«. Die Herausgeber fordern zu dem Zwecke alle Freunde der Post zur Einsendung von Beiträgen (an die Redaktion des Deutschen Postarchivs) auf und stellen im ersten Hefte das mustergültige Vorbild hin.

Voran stehen Gedichte. In dem ersten derselben legitimirt sich die Post vor Allem als eine Anstalt des Friedens. Freudig und stolz verbreitet der muntere Postillon in wenigen Versen aus dem Jahre 1648 die gute Botschaft vom endlichen Abschluß des Friedens zu Münster. Gleich darauf folgt die herrliche Ode Goethe's »An Schwager Kronos« mit dem launig muthigen Schlusse:

> Töne, Schwager ins Horn,
> Raßle den schallenden Trab,
> Daß der Orkus vernehme: wir kommen,
> Daß gleich an der Thüre
> Der Wirth uns freundlich empfange«.

Noch einmal spricht Goethe. »Postillone sind Herren«, so beweist er uns 1790 in übrigens üppig-sinnlichen Versen. Dichterische Namen von bestem Klange reihen sich an ihn an. Shakespeare ist mit einem zweizeiligen Citat aus Richard III. vertreten. Lord Byron bringt eine originelle Apostrophe an die englische Schnellpost aus Don Juan. Bei weitem mehr haben sich deutsche Lyriker durch die Poesie des Postwagens, des Posthorns und der Postillone anregen lassen. Lenau, H. Heine, Eichendorff, W. Müller, V. Scheffel u. A. treten auf, und es sind nicht die schlechtesten Verse, mit denen sie die Landstraße schmücken. Meist wehmüthig drängt sich das anonyme Volkslied durch ihre Reihen, und mitten darin steht eine seltsame Erscheinung, ein Versuch offizieller Dichtkunst: es ist ein Herbstlied der Postillone aus der »Anleitung zum Trompetblasen für die Königlich Preußischen Postillone, 1837«. Lange Zeit hat dann die Posthorn-Poesie geschwiegen; doch wie hätte sie ihre Stimme nicht wieder erheben sollen, als die Post mobil machte, um zwischen dem Volk in Waffen jenseits der Grenzen und der sorgenden Heimath die Vermittelung zu übernehmen! Mehrere schwungvolle Dichtungen des Poststammbuchs beziehen sich auf diese schöne Aufgabe der deutschen Postarmee.

Eine zweite Abtheilung der Postdichtungen geht auf die Geschichte der postalischen Einrichtungen ein; ihr Rahmen ist weit, er reicht von Homer bis Fritz Reuter in die Breite, von Firdusi bis Freiligrath in die Länge. Sehr orginell sind darin die versificirten Beiträge zur Geschichte der Brandenburgisch-Preußischen Post von Höpfner in Perleberg.

Den Faden dieser Abtheilung fortspinnend, beschäftigt sich der zweite Theil mit prosaischen Schilderungen aus der Postgeschichte aller Zeiten. Die Staatsposten der Aegypter, die Ruf- und Reitposten, das Angareion der Perser, der Depeschendienst in Kleinasien unter Antigonus, die griechischen Tagläufer, die Relaisboten, die Taubenpost, der cursus publicus, die Brieftäfelchen der Römer, die Botenanstalten, Metzgerposten, die Thurn und Taxis'schen Unternehmungen und Staatsposten im deutschen Mittelalter, der Postwagen der neueren Zeit, das Alles zieht in klassischen Citaten, Berichten, Reisebildern von tiefernstem wie humoristischem Inhalt bunt vor uns vorüber. Von Namen sei hier nur L. Börne erwähnt. Nicht zu leugnen ist, daß in diesen Schilderungen auch die Kehrseite der poetischen Postmedaille zum Vorschein kommt, und nicht ohne Schaudern überzeugen wir Verwöhnte uns aus Mittheilungen von berufenen wie unberufenen Federn, welchen Qualen einstmals ausgesetzt war, wer sich oder die Seinigen der Post anvertraute. Allein was das Poststammbuch uns in diesem Abschnitt gewährt, ist immerhin das Bild des zuweilen arg unterbrochenen, doch trotzdem stetigen Fortschritts, dessen Beharrlichkeit uns mit der behaglichsten Stimmung erfüllt, wenn wir den Blick von den Zuständen vergangener Jahrhunderte auf die Gegenwart gleiten lassen. Wahrlich, das Bewußtsein des Fortschritts, dieses Prinzips, dem die Post sich fort und fort verjüngend huldigt, ist der wohlberechtigte poetische Lorbeer, mit welchem sie das Haupt sich schmücken darf, und es soll uns freuen, wenn das Poststammbuch von Zeit zu Zeit in seiner Weise zeigt, daß der Lorbeer das frischeste Grün bewahrt.

Zum Gerichtsstande der Postverwaltung. Der Empfänger einer Packetsendung, für welche irrthümlich zu wenig Porto erhoben worden war, hatte die Bezahlung des nachträglich eingeforderten Betrages abgelehnt und sich auch geweigert, den Absender der Kiste namhaft zu machen. Nachdem das rückständige Porto seitens der Ortspostanstalt auf Grund des §. 25 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 zwangsweise von ihm eingezogen worden war, hatte der Empfänger den Rechtsweg ergriffen, und seine Klage auf Rückzahlung des eingezogenen Portos gegen die Ortspostanstalt, das Postamt zu L., gerichtet. Das verklagte Postamt erhob auf Anweisung der vorgesetzten Ober-Postdirektion gegen das von dem Gerichte zu L. erlassene Mandat Widerspruch, und begründete denselben dahin, daß nicht die Ortspostanstalt, sondern die vorgesetzte Ober-Postdirektion zur Vertretung des Fiskus berufen sei, und daß die Klage demgemäß bei dem Gerichte am Sitze der Ober-Postdirection angebracht werden müsse.

Dieser Auffassung ist, in Abänderung der gegentheiligen erstrichterlichen Entscheidung, der Civil-Senat des Königlichen Appellationsgerichts in Frankfurt a. d. Oder in dem am 2. Juli 1875 erlassenen Rekursbescheid unter folgender Begründung beigetreten.

Das Kreisgericht zu L. hat sich unter Bezugnahme auf Art. 2 Al. 1 des Gesetzes vom 26. April 1851 zur Entscheidung der Sache aus dem Grunde für

zuständig erachtet, weil im vorliegenden Falle nicht die Ober-Postdirektion in F., sondern das Postamt zu L. nach §. 12 Tit. 35 Pr.-Ordn. und 240 des Anhangs dazu befugt sei, den Rechtsstreit im Namen des Fiskus zu führen. Mit Recht rügt die Rekursbeschwerde die mißverständliche Auffassung und Anwendung dieser Vorschriften.

Der Art. II. des Gesetzes vom 26. April 1851 legt dem Richter die Pflicht auf, nach den bestehenden Ressortverhältnissen und den für diese Verhältnisse gegebenen Vorschriften in jedem einzelnen Falle festzustellen, welche Behörde befugt ist, im Namen des Fiskus den Rechtsstreit zu führen, um dadurch zugleich zu einer Feststellung der Competenz zu gelangen. Bezüglich des Postfiskus sind diese maßgebenden Vorschriften in denjenigen Erlassen und Gesetzen zu suchen, durch welche das Postwesen und die Organisation der Postbehörden ihre endgültige Regelung erfahren haben.

Es sind dies, wie der Rekurrent im Hinblick auf die Entscheidung des Ober-Tribunals vom 4. Oktober 1854 (Entsch. Bd. 28 S. 441) zutreffend ausführt, der Allerh. Erlaß vom 19. September 1849, die Dienstinstruktion vom 12. Dezember desselben Jahres, das Postgesetz vom 5. Juni 1852, der Allerh. Präsidial-Erlaß vom 18. Dezember 1867 und die Bundes- bz. Reichs-Gesetze vom 20. November 1867, 5. Juni 1869, 28. Oktober 1871 und 31. März 1873. Nach diesen Bestimmungen ist den örtlichen Postanstalten irgend welche Befugniß zur Vertretung des Postfiskus in Angelegenheiten der Allgemeinen Verwaltung nicht zugestanden worden. Vielmehr liegt das Recht und die Pflicht der Vertretung in bestimmten Fällen, von denen keiner vorliegt, dem General-Postamte, im Uebrigen den Ober-Postdirektionen ob.

Aus diesen Erwägungen hätte sich das Kreisgericht in L. für inkompetent erklären und die Klage an das Kreisgericht in N. N. zur Verfügung bz. zur eventuellen Verhandlung und Entscheidung der Sache abgeben müssen. Denn nur das Kreisgericht in F. ist, weil die zur Vertretung des Fiskus legitimirte Ober-Postdirektion ihren Sitz daselbst hat, zuständig. Es ist dies in dem Urtheile vom 24. März 1875 nicht geschehen und hat darauf unter Aufhebung dieses Erkenntnisses der Beschwerde entsprechend erkannt werden müssen.

Nach der in zweiter Instanz endgültig eingetretenen Erledigung der Vorfrage wegen des Gerichtsforums ist in der Sache selbst von dem Gericht am Orte der Ober-Postdirektion rechtskräftig auf Abweisung des Klägers erkannt worden.

Post und Telegraphie in Brasilien. Die notions de chorographie du Brésil par Joaquim Manoël de Macedo, welche seiner Zeit als offizielle Erläuterung der brasilianischen Ausstellung in Wien 1873 dienten und in einem Band von 504 Seiten eine Menge interessanter, wenn auch wohl etwas schöngefärbter Mittheilungen über das südamerikanische Kaiserthum darbieten, geben auch einen kurzen Ueberblick über die dortigen postalischen und telegraphischen Einrichtungen, welche freilich in den seitdem verflossenen Jahren ohne Zweifel bedeutende Verbesserungen und Vermehrungen erfahren haben werden. Vor Allem war Brasilien, was bekanntlich jetzt der Fall ist, noch nicht unterseeisch durch Kabel mit Europa verbunden, und schon dieser Umstand dürfte zur Vermehrung der dortigen Telegraphenanstalten und zur Hebung des telegraphischen Verkehrs geführt haben. Außerdem waren damals

nicht weniger als zehn neue Eisenbahnlinien in der Ausführung begriffen, wodurch natürlich auch die Post- und Telegraphenverbindung zwischen den betreffenden Orten eine bessere geworden ist. Die nachstehenden Angaben haben daher nur für die Zeit der Abfassung des vorliegenden Buches, für das Jahr 1873 Geltung. Der Sitz der Telegraphenverwaltung ist in der Hauptstadt auf der praça d'Acclamação, woselbst sich auch die Centralstation befindet. Außer dieser besitzt Rio de Janeiro noch 13 Telegraphenstationen, meist in Regierungsgebäuden, die aber dem Privatverkehr zum Theil ebenfalls geöffnet sind.

Staats-Telegraphenlinien giebt es vier:

die Nordlinie mit sechs Stationen,
die Ostlinie mit neun Stationen,
die Südlinie mit zweiundzwanzig Stationen und
die Linie von Curitiba mit drei Stationen.

Ferner giebt es noch eine Telegraphenkompagnie, die ebenfalls ihre Centralstation in Rio de Janeiro und zehn Stationen in den Provinzen Rio de Janeiro und Minas-Geraës hat. In Aussicht genommen war die Eröffnung von fünf weiteren Stationen.

Der auf den Staats-Telegraphenlinien zur Geltung kommende Tarif ist folgender:

Als einfache Depesche gilt eine solche von 20 Worten; für je 1 bis 10 Worte mehr ist die Hälfte der auf jene einfache Depesche entfallenden Gebühr mehr zu entrichten. Diese Gebühr richtet sich nach der Entfernung und beträgt für die einfache Depesche

auf eine Entfernung von 1 bis 200 Kilometer 1 Mil Réis = 2,20 Mark,
» je 200 Kilometer mehr bis 1000 Kilometer je 1 Mil Réis mehr,
» 1000 bis 1300 Kilometer 6 Mil Réis = 13,20 Mark,
» 1300 » 1600 » 7 Mil Réis,
» 1600 » 2000 » 8 Mil Réis, dann
» je 400 Kilometer mehr bis 4000 Kilometer 1 Mil Réis mehr, sowie endlich von da ab auf je 500 Kilometer mehr 1 Mil Réis mehr.

Ist die Depesche in Chiffern oder in einer fremden Sprache verfaßt, so unterliegt sie der doppelten Gebühr.

Dasselbe gilt von denjenigen Depeschen, deren vollständige Collationirung verlangt wird, ebenso wie von denen, die während der Nacht oder als dringend mit Vorrang vor anderen befördert werden sollen.

Die Telegraphenkompagnie (compagnie des lignes télégraphiques de l'intérieur) befördert die Depesche bis zu 30 Worten auf 150 Kilometer für 1 Mil Réis; je 1 bis 10 Worte mehr kosten 400 Réis = 0,88 Mark mehr.

Jede Ziffer und jeder alleinstehende Buchstabe wird als ein Wort gerechnet; jede Depesche in einer fremden Sprache oder in Chiffern oder die während der Nacht befördert werden soll, unterliegt der Doppeltaxe.

Die Bestellung innerhalb der Städte geschieht bis zu einer Entfernung von 2 Kilometern von der Centralstation für eine Vergütung von 500 Réis = 1,10 Mark, über diese Entfernung hinaus wird auch für die Stadtbestellung dieselbe Gebühr wie für die Bestellung durch Estafette erhoben.

Von der Post erfahren wir in einem Ergänzungskapitel nicht viel mehr. Es heißt dort:

Die Post, die sich in alle Provinzen, Städte, Flecken und Dörfer verzweigt, hat ihre Centralstelle in Rio de Janeiro. Außer dem städtischen und Landdienst, jener ununterbrochen, dieser täglich, giebt es noch einen Postdienst zu Lande, welcher je nach den Entfernungen und dem Zustand der Verkehrsmittel ein täglicher oder periodischer ist, niemals aber weniger als eine monatlich zehnmalige Verbindung darbietet. Der Postdienst zur See wird durch die einheimischen und fremden Dampfer vermittelt; seine Ausübung hängt von deren Ankunfts- und Abfahrtszeit ab.

In der Hauptstadt und deren Vorstädten sind 27 Verkaufsstellen für Postwerthzeichen errichtet, an deren Thüren Briefkasten zur Aufnahme aller Briefe angebracht sind. Außerdem sind auch sämmtliche Stadtbriefträger mit Marken zum Verkauf versehen.

Die Briefe, welche in Brasilien verbleiben, zahlen für das Gewicht bis zu 15 Gramm ein Porto von 100 Réis = 0,22 Mark, bis zu 30 Gramm 200 Réis; für je 1 bis 30 Gramm mehr sind 200 Réis mehr zu erlegen.

Diese Gebühr beträgt für die Stadtpostbriefe nur die Hälfte. Die unfrankirten oder ungenügend frankirten Briefe werden zwar auch befördert; der Empfänger hat aber ein Strafporto in Höhe des doppelten richtigen Portos zu entrichten.

Kleine Packete, Waarenproben, Bücher, Zeitungen und sonstige Drucksachen zahlen 20 Réis = 0,044 Mark bis zu 40 Gramm.

Für eingeschriebene Briefe und andere Gegenstände ist eine Mehrgebühr von 200 Réis zu bezahlen.

Leider fehlen statistische Notizen über die Größe des postalischen und telegraphischen Verkehrs; doch läßt sich wohl annehmen, daß ersterer wenigstens nicht unbedeutend ist, da Rio de Janeiro allein bei einer Einwohnerzahl von 300,000 Seelen über 20 Buchhandlungen und über 50 Buchdruckereien besitzt und gegen 70 Zeitungen daselbst erscheinen. Auch läßt darauf der bedeutende Handel des Landes schließen: der Export erreichte im Jahr 1870/71 den Werth von 378,224,000 Mark, der Import den Werth von 373,375,016 Mark.

Die neuesten Entdeckungsreisen in Neu-Guinea. Der fünfte, noch am wenigsten bekannte Erdtheil Australien mit seiner Inselwelt scheint immer mehr die Aufmerksamkeit der wissenschaftlichen Kreise auf sich zu ziehen. Schon mehrfach hat das Archiv für Post und Telegraphie Gelegenheit gehabt, über australische Entdeckungsreisen zu berichten*); einer Reihe besonders interessanter Mittheilungen begegnet man gegenwärtig sowohl in Fachschriften als in der Tagespresse, nach denen neuerdings namentlich die Insel Neu-Guinea zum Feld der wissenschaftlichen Forschungen ausersehen worden ist.

Der verdienstvolle italienische Naturforscher D'Albertis, welcher zu wiederholten Malen, zuletzt im Jahre 1875, die Insel ohne größere Begleitung zum Aufenthalt wählte, hat der botanischen und zoologischen Wissenschaft manche werthvolle Bereicherung zugeführt. Seinem Landsmann Beccari ist es mit nicht minderer Beharrlichkeit und Selbstverleugnung gelungen, das wegen der feindseligen Haltung der eingeborenen Bevölkerung bis dahin für völlig unnahbar gehaltene Papualand

*) Vergl. Post- und Telegr. Archiv von 1876, S. 158.
Postarchiv 1875, S. 379.
Postarchiv 1873, S. 493.

durch Küstenfahrten und eine Expedition nach dem Innern wenigstens zum Theil zu erschließen.

Während diese kühnen Reisenden hauptsächlich die nördlichen und westlichen Regionen von Neu-Guinea durchforschten, ist von zwei größeren Expeditionen die Süd- und Ostküste geographisch in Angriff genommen worden.

Die mehr von kaufmännischem Unternehmungsgeist ins Leben gerufene Expedition eines Mr. Macleay unternahm den Versuch, auf einem der großen Flüsse, welche an der Südküste münden, in das Innere vorzudringen. Das Unternehmen lieferte zwar manche Ausbeute in Bezug auf die Kenntniß der Eingeborenen, sowie der klimatischen und topographischen Verhältnisse der Küstenländer, dagegen gelang es aber nicht, auf dem zum Angriffspunkte ausersehenen Katow-Fluß weiter als 8 (engl.) Meilen in das Innere vorzudringen. Die ersten zwei Meilen wurden zwischen dichten Mongrove-Wäldern zurückgelegt, dann begann eine schöne Palmenart den Fluß einzusäumen, hinter der sich der unabsehbare Urwald zeigte. Ein großer Baum, der quer im Strom lag und trotz aller Anstrengungen nicht aus dem Wege geräumt werden konnte, hinderte die Reisenden am weiteren Vordringen. Der hierauf gleichfalls zu Schiff unternommene Besuch der Ostküste am Papuagolf ergab ein gänzlich verschiedenes landschaftliches Bild. Einige Meilen von der Küste landeinwärts fanden sich auch hier dichte Mongrove-Sumpfwälder, aber hinter diesen erhoben sich Höhenzüge mit einem guten offenen Waldbestande, gefolgt von bergigen Landstrichen, worauf das Ganze von einem mächtigen, bei gutem Wetter deutlich sichtbaren Gebirge abgeschlossen wurde. Nicht minder groß zeigte sich der Unterschied zwischen den Einwohnern an der Ostküste und jenen am Katow-Flusse. Während letztere, kräftig und wohlgewachsen, tiefschwarz mit stark gebogener Nase und gerader Stirn, in ihrem Erscheinen und dem ganzen Auftreten den Eindruck eines wilden kriegerischen Volkes machten, schienen die mehr hellfarbigen Bewohner der Ostküste ein bedeutend civilisirteres und vorwiegend friedliches Volk zu sein.

Die zweite größere Entdeckungsreise wurde, ebenfalls von der Ostküste aus, unter Führung eines Mr. M'Farlane auf einem der Londoner Missionsgesellschaft gehörigen Dampfer unternommen.

Es gelang dieser Expedition, auf einem großen, von den Eingeborenen Mai-Kassa genannten Strome, den M'Farlane »Baxter-Fluß« taufte, bis auf 91 (engl.) Meilen von der Mündung aufwärts in das Innere vorzudringen. Der Fluß verengte sich hier derart, daß die an den Ufern wachsenden Palmen ihre Blätter zu einem dichten Bogengange über dem Fluß vereinigen konnten. Große schwimmende und festgerammte Baumstämme verwehrten auch dieser Expedition das weitere Vordringen. Das Innere des Landes schien hier dünner bevölkert zu sein. Die Reisenden fanden zwar am Ufer des Flusses ein eingezäuntes Ackerstück mit Yams, Zuckerrohr und Taback, sowie zwei unbewohnte Rindenhütten, bemerkten auch mehrmals den Widerschein großer Feuer, sie bekamen jedoch keinen der Eingeborenen zu Gesicht. Die Küstenbewohner schilderten die Stämme im Innern als sehr kriegerisch und blutdürstig und schrieben ihnen einen abschreckenden Kannibalismus zu. Eine zoologische Entdeckung von großer Merkwürdigkeit machte die Expedition in einem mächtigen adlerartigen Vogel, der hoch in der Luft fliegend von einer Flügelspitze bis zur anderen ungefähr 4 bis 5 Meter messen mochte und beim Zusammenschlagen der Flügel ein Geräusch wie das Puffen einer Lokomotive machte.

Das Ergebniß der erwähnten beiden Entdeckungsreisen läßt sich dahin zu-

sammenfassen, daß die Schwierigkeit der Erforschung des innern Neu-Guinea weniger in dem Charakter der Eingeborenen, als in der klimatischen und physischen Beschaffenheit des Landes zu suchen ist, die ein Vordringen zu Lande vorerst noch zur Unmöglichkeit macht. Beträchtlich geringer als auf der Südseite sind diese Schwierigkeiten jedenfalls auf der Ostseite, da hier das Klima bedeutend gesünder ist und der von M'Farlane entdeckte Fluß voraussichtlich noch ein weiteres Vordringen auf kleineren Fahrzeugen gestatten wird.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 10. Heft. 15. Mai 1876.
   Die kulturgeschichtliche Literatur der letzten zwanzig Jahre. Von Otto Henne-Am Rhyn. I. — Aegypten und seine Stellung im Orient. Von Moritz Lüttke. — Die dritte Republik in Frankreich von H. Bartling. — Die Meliorationen in Frankreich.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. Nr. 22. 29. Mai 1876.
   Eine Gesandtschaftsreise nach Kaschmir und Kaschgar. Von Richard Oberländer. — Die Veränderungen der Thierwelt in der Schweiz seit Anwesenheit des Menschen. — Ein Ausflug auf das Oeta-Gebirge. — Die Indianer der Vereinigten Staaten. — Sammlung seltener Amerikana. — Kabel zwischen Neuseeland und Australien. — Die Ausrottung der Wälder in China. — Ernest Giles' neue Reisen in Australien. — Japans Metallproduktion. — Ueber die Celsius'sche Thermometerscala. — Einfluß der Ernährung auf den Habitus der Pflanzen. — Aussterben des großen Alk in Amerika.

3) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. V. Jahrgang. 3. Heft.
   Der Gemeindebesitz und die Aufhebung der Leibeigenschaft in Rußland. Von Johannes Keußler. — Die Fortschritte der geologischen Beschreibung Rußlands in den Jahren 1873 und 1874. II. Von Professor Barbot de Marny. — Zur Geschichte der didaktischen Literatur in Rußland im achtzehnten Jahrhundert. II. Von Professor A. Brückner. — Sagenstoffe aus dem Kandjur. Von Professor A. Wesselofsky. — Literaturbericht. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

4) **Revue des deux mondes.** 1er Mai 1876.
   Raymonde. II., par M. André Theuriet. — Les souvenirs du conseiller de la reine Victoria. — IV., par M. Saint-René Taillandier. — La voix chez l'homme et chez les animaux, par Émile Blanchard. — Une invasion indienne dans la province de Buenos-Ayres, par M. Alfred Ébelot. — La création de la flotte prussienne, par M. Paul Merruau. — La Bosnie et l'Herzegovine pendant l'insurrection, par M. Charles Yriarte. — Les applications industrielles de la chaleur solaire, par M. L. Simonin. — La question religieuse en France et en Prusse, par M. G. Valbert. — Chronique de la quinzaine. — Essais et notices. — Bulletin bibliographique.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. No. 17. Berne, 25 Mai 1876.
   Nouvelle loi des télégraphes des Indes britanniques. — Le siphon enregistreur (siphon recorder) de Sir William Thomson (2e et dernier article). — Note sur la sixième combinaison du système duplex Vianisi (traduit de l'italien). — Bibliographie. — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung. | Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 12. Berlin, Juni. **1876.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

54. Störungen im Eisenbahn- und Postbetriebe während des Winters 1875/76.

Die außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse des letztverflossenen Winters haben auf den regelmäßigen Gang der Posten und Eisenbahnzüge einen wesentlich nachtheiligen Einfluß ausgeübt. In erster Reihe wirkten heftige Schneetreiben, Eisgang, Eisstand und Ueberschwemmungen auf den geregelten Betrieb störend ein, daneben trugen Orkan, Glatteis, Nebel und Erdrutschungen in Folge anhaltenden Regenwetters dazu bei, eine gesicherte Fortschaffung der Beförderungsmittel zu erschweren. Wiederholte erhebliche Verspätungen in der Ueberkunft der Posten und Eisenbahnzüge, wodurch vielfach Anschlüsse verloren gingen, sowie Störungen im Bestelldienste, welcher in nicht seltenen Fällen mittelst Nachens ausgeführt werden mußte, bildeten die nächste Folge dieser Witterungseinflüsse. Im Weiteren sind zahlreiche Fälle vorgekommen, in denen planmäßig zu befördernde Eisenbahnzüge oder Posten überhaupt nicht verkehren konnten und ganz oder theilweise durch anderweite Beförderungsgelegenheiten ersetzt werden mußten. Diese Art der Verkehrsstörungen werden den Gegenstand der nachfolgenden Darstellung bilden*)

*) Hinsichtlich der Störungen, welchen der Telegraphenbetrieb aus den gleichen Ursachen in nicht minder erheblichem Maße ausgesetzt war, wird auf die in der vorigen Nummer beispielsweise mitgetheilten Berichte der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Dresden Bezug genommen.

I. Durch Schneefall veranlaßte Verkehrsstörungen.

In Folge starken Schneefalls haben Unterbrechungen der Eisenbahn- und Postverbindungen in einem sehr großen Theile des Reichs-Postgebietes stattgefunden. Nur in den Provinzen Pommern und Brandenburg, in Elsaß-Lothringen sowie in den Ober-Postdirektions-Bezirken Königsberg, Münster, Frankfurt a. M., Koblenz, Trier und Karlsruhe sind eigentliche Unterbrechungen in den bestehenden Verbindungen aus der vorbezeichneten Ursache nicht eingetreten, obgleich auch hier, wenigstens theilweise, durch Schneeverwehungen der Straßen bedeutende Verspätungen in der Ueberkunft der Posten herbeigeführt worden sind.

Am umfangreichsten waren die Störungen im Ober-Postdirektions-Bezirk Oldenburg, wo zu verschiedenen Zeiten, zumeist aber während des 5. u. 6. Dezember, 31 gewöhnliche Posten nicht kursiren konnten. Im Ober-Postdirektions-Bezirk Halle waren schon Ende November oder im Laufe des Dezember auf 20 Straßen die regelmäßigen Beförderungsmittel nicht zu benutzen; im Mindener Bezirk waren 16, im Düsseldorfer und Aachener je 12, im Bremer 10, im Erfurter 9, im Breslauer und Gumbinner Bezirk je 8 gewöhnliche Postkurse vollständig unterbrochen.

Der Zeitraum, während dessen der Postengang durch Schneeverwehungen gehemmt worden ist, fällt zwischen den 19. November und den 6. April. Zuerst, am 19. November, mußte die Personenpost zwischen Friedewald und Hersfeld über Schenklengsfeld ausgesetzt und durch anderweite Verbindungen ersetzt werden. Die letzte durch Schneeverwehungen unterbrochene Post war diejenige zwischen Klausthal und St. Andreasberg, welche erst am 6. April wieder befördert werden konnte. Hier währte die Störung fast einen vollen Monat. Die Post war nämlich am 9. März bei dem Sonneberger Weghause im Schnee stecken geblieben, und es wurden sofort die erforderlichen Arbeiten zur Fahrbarmachung der Straße unternommen. Als die Arbeiten einen nahen Erfolg voraussehen ließen, trat am 12. März heftiger Sturm mit starkem Schneegestöber ein, welch letzteres fast fortgesetzt Tage lang anhielt und die Fahrstraße wieder vollständig und schlimmer, als je zuvor, unter Schnee begrub. Bei der fortwährend unruhigen Witterung, dem häufigen Schneefall sowie abwechselndem Frost- und Thauwetter waren die weiteren Instandsetzungsarbeiten fast vergebens, bis endlich gegen Ende März milderes und ruhigeres Wetter eintrat und die mit bedeutenden Arbeitskräften unternommene Wegräumung zum Abschluß kommen ließ.

Wenn die Perioden näher ins Auge gefaßt werden, in welchen die Verkehrsstörungen vorgekommen sind, so ergiebt sich, daß weite Landschaften zu der nämlichen Zeit oder in ganz kurzer Zeitfolge von Schneeverwehungen betroffen worden sind.

Die erste umfangreichere Betriebsstörung trat Ende November (28. bis 30.) ein und dauerte theilweise bis in die ersten Tage des Monats Dezember. Diese Störung erstreckte sich im Wesentlichen auf den nördlichen Theil von Thüringen, den südlichen Theil des Harzes, das dazwischen liegende Gebiet, den östlichen Theil der Provinz Hessen-Nassau, sowie das südwestliche Hannover. Am 1. Dezember pflanzte sich die Störung auf den Regierungsbezirk Minden, namentlich auf die Umgegend von Bielefeld, fort. Als östliche Grenze der Verkehrsunterbrechung ist die Eisenbahnlinie Magdeburg-Cöthen-Leipzig anzusehen. Gerade auf dieser Eisenbahn trat die Störung in erheblichster Weise hervor, indem der Betrieb auf derselben vom

30. November früh bis zum 2. Dezember Mittags derartig unterbrochen war, daß in Halle nur ganz vereinzelte Züge ankamen oder von dort versuchsweise abgelassen wurden. In der Zeit vom 2. bis einschl. 17. Dezember wurde es ermöglicht, ein Geleise vom Schnee freizuhalten und den Betrieb in beschränkter Weise wieder aufzunehmen. In diese Periode fällt ferner die streckenweise Unterbrechung der Eisenbahnlinien Groß-Heringen, Straußfurt (zwischen Olbersleben und Cölleda), Wittenberg-Aschersleben (zwischen Cöthen und Biendorf), Hannover-Altenbeken und Haste-Weetzen. Von den auf Landstraßen unterhaltenen Postkursen waren im Ganzen 28 unterbrochen.

Die zweite Störung begann am 5. Dezember, währte bis zum 9. Dezember und erstreckte sich über das gesammte Norddeutschland. Im Osten waren am 5. Dezember die Postkurse von Johannisburg bz. Lyck bis Insterburg und Gumbinnen, im Westen diejenigen zwischen Geilenkirchen und Wehr, Montjoie und Büttgenbach bz. Schleiden vollständig unterbrochen. Gleichzeitig war der Verkehr auf der Eisenbahnlinie Danzig-Stargard durch Schneeschanzen bei Oliva, ferner auf den Eisenbahnstrecken Flensburg-Vamdrup, Leobschütz-Jägerndorf, Chemnitz-Riesa, Zwickau-Falkenstein, Fröttstädt-Waltershausen, Halle-Vienenburg-Löhne, Haste-Weetzen und auf der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn gänzlich oder theilweise gehemmt. Auf 105 gewöhnlichen Postkursen konnten die regelmäßigen Posten nicht verkehren.

Die dritte Periode fällt zwischen den 10. und 14. Dezember. In diesem Zeitraume erstreckte sich die Störung ausgehend von Oberschlesien, über einen Theil von Mittelschlesien, das Königreich Sachsen, Thüringen, einen kleinen Theil von Hessen, Westfalen und der Rheinprovinz, also einen das mittlere Deutschland durchschneidenden Streifen. Im Betriebe gestört waren die Eisenbahnlinien Myslowitz-Brzezinka, Ratibor-Jägerndorf, Leobschütz-Jägerndorf, Frankenstein-Reichenbach, Priestewitz-Großenhain, Annaberg-Weipert, Zwickau-Falkenstein, Chemnitz-Komotau, Altenburg-Zeitz, Halle-Kassel (auf der Strecke zwischen Oberröblingen und Eisleben), Halle-Vienenburg-Löhne und Gotha-Leinefelde (zwischen Ballstedt und Langensalza). Auf 22 Postkursen war der regelmäßige Betrieb eingestellt.

Wenn außer Betracht gelassen wird, daß einzelne der Unterbrechungen, welche in den vorbezeichneten Zeiträumen entstanden sind, bis gegen Ende des Monats gewährt haben, so sind umfassendere Störungen im Postengange während des Dezember nicht weiter zu verzeichnen. An vereinzelten Fällen würden noch zu erwähnen sein: der 16. Dezember hinsichtlich der schnell beseitigten Betriebsstörung auf der Bahnlinie Lübeck-Büchen, der 21. bz. 22. Dezember bezüglich der Unterbrechung der Postkurse Camburg-Schkölen und Lauterbach-Nidda Bahnhof, sowie der 26. Dezember wegen der durch starken Schneefall veranlaßten Wegesperrung auf dem Kurse Albbruck-Vöhrenbach (Bezirk Constanz).

Im Monat Januar waren die Unterbrechungen im Gange der Posten und Eisenbahnzüge aus Anlaß von Schneeverwehungen verhältnißmäßig weniger zahlreich. Die eigentliche Periode der Störungen währte in diesem Monate vom 6. bis 10.; von denselben wurden einzelne Kurse in den Provinzen Posen und Schlesien, dem Königreich Sachsen und in der Rheinprovinz betroffen. An Eisenbahnen waren diejenigen zwischen Gnesen und Oels, Creutzburg und Posen, Leobschütz und Jägerndorf, Ratibor und Leobschütz, Annaberg und Weipert, sowie Chemnitz und Adorf über Aue betriebsunfähig. Auf 8 Poststraßen konnten die gewöhnlichen Beförderungsmittel nicht verkehren. Die sonstigen Störungen traten nur vereinzelt

auf: vom 1. bis 4. und 11. bis 12. auf der Eisenbahnlinie Chemnitz-Komotau, vom 4. bis 7. auf einem Botenpostkurse in Oberschlesien, am 14. auf dem Personenpostkurse Friedewald-Hersfeld und am 18./19. auf der Eisenbahnstrecke Frankenstein-Reichenbach.

Während des Monats Februar erfolgte eine größere Störung in der Zeit vom 5. bis 9. Dieselbe machte sich einerseits im nördlichsten Theile Deutschlands (Ostpreußen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Bezirk Bremen), andererseits in Mittelschlesien, dem Königreich Sachsen und einem Theile der Rheinprovinz fühlbar. Welche außerordentlichen Schneemassen in diesem Zeitraume auf einzelnen Straßen angehäuft waren, geht beispielsweise daraus hervor, daß die Sensburg-Rastenburger Personenpost, welche am 5. Februar in einem Schneeberge stecken geblieben war, von den vorgelegten sechs Pferden nicht fortbewegt werden konnte. In diese Zeit fällt eine Unterbrechung der Eisenbahnlinien Flensburg-Vamdrup (vom 6. bis 8.) und Annaberg-Weipert (vom 5. bis 6.). Von den gewöhnlichen Posten waren 15 im Gange unterbrochen.

Eine weitere Störung trat am 11. bz. 12. Februar im nordwestlichen Deutschland ein und verbreitete sich am 13. bz. 14. über Schleswig-Holstein, Schlesien und einen Theil des Königreichs Sachsen. In diesem Zeitraume waren die Eisenbahnlinien Flensburg-Vamdrup (14. bis 15.), Leobschütz-Jägerndorf (13. bis 17.), Leobschütz-Ratibor (15. bis 17.) und Frankenstein-Reichenbach (13. bis 15.) betriebsunfähig. Von den gewöhnlichen Posten waren 20 in ihrem Gange gehemmt. Außerdem sind im Februar noch eine Unterbrechung auf einem Kurse im Riesengebirge (vom 19. bis 21.) und eine auf der Eisenbahn Annaberg-Weipert (vom 19. bis 28.) vorgekommen.

Im Monat März sind Störungen durch Schneeverwehungen, welche sich auf weit ausgedehnte Landschaften erstreckten, nicht eingetreten. Nur am 19. März waren drei Postkurse im Constanzer Bezirk und vom 21. bis 23. März ebenfalls drei im Riesengebirge vollständig unterbrochen. Vereinzelt erfolgten am 9. im Braunschweiger und Constanzer Bezirk und am 20. im Dresdener Bezirk Störungen.

Was die Dauer der einzelnen Unterbrechungen betrifft, so haben viele derselben nur einen oder zwei Tage gewährt; bisweilen sind auch nur einzelne Eisenbahnzüge oder Postfahrten davon betroffen worden. Von längerer Zeitdauer waren die Störungen auf den Postkursen zwischen Artern und Frankenhausen (vom 29. November bis zum 16. Dezember), zwischen Eisleben und Mansfeld (vom 10. bis zum 20. Dezember), zwischen Camburg und Schkölen (vom 29. November bis 7. Dezember, vom 10. bis 15. und am 22. Dezember), zwischen Eisenach und Vacha (vom 29. November bis 26. Dezember), sowie zwischen Hersfeld und Friedewald (vom 19. November bis 17. Dezember).

Zum Ersatz für die gestörten Verbindungen wurden mitunter außergewöhnliche Maßregeln nicht getroffen, weil solches entweder bei dem herrschenden Unwetter unmöglich war oder nach schneller Beseitigung der Schneeanhäufungen nicht nothwendig erschien. Im Allgemeinen fand, soweit als thunlich, eine Umleitung der Postsendungen unter Benutzung der sonst noch vorhandenen Beförderungsgelegenheiten statt; namentlich wurde bei Störungen des Eisenbahnbetriebes eine derartige Maßnahme im weitesten Umfange ausgeführt. Neben 15 Eisenbahnlinien wurden Verbindungen auf dem Landwege, neben manchen Strecken wiederholt zu verschie-

denen Zeiten und in größerer oder geringerer Zahl angelegt. Für diesen Zweck gelangten ebensowohl Postwagen zur Einstellung, wie auch leichte Schlitten, Estafettenposten, Personenfuhrwerke und Botenposten zur Verwendung kamen.

Auf 113 Postkursen wurden die gewöhnlichen Transportmittel durch andere ersetzt, doch mußte auf einigen der in Betracht kommenden Straßen an diesem oder jenem Tage jegliche Verbindung wegen Ungunst der Witterung unterbleiben. Als vorzüglichstes Ersatzmittel fahrender Posten dienten Reitposten, Estafettenposten und reitende Boten, leichte Schlitten und Fußboten. Mitunter wurden auch statt der Personenwagen Kariole oder selbst zweirädrige Karren eingestellt, oder die Posten auf Umwegen dem Ziele zugeführt. An die Stelle von Botenposten traten bisweilen Transporte mittelst leichter Schlitten oder Fuhrwerke.

II. Verkehrsstörungen aus Anlaß von Eisgang, Eisstand, Hochwasser und Ueberschwemmungen.

Die regelmäßige Dampfschiffverbindung zwischen Kiel und Korsör mußte, nachdem der Kieler Hafen mit einer starken Eisdecke belegt war, vom 11. bis 22. Januar ausgesetzt werden. Durch Umleitung der Postsendungen über Vamdrup wurde auch in dieser Zeit ein regelmäßiger Verkehr mit dem Norden aufrecht erhalten. Von den Nordsee-Inseln hatten Sylt, Föhr und Pellworm längere Zeit eine Störung ihrer Verbindungen zu erleiden, weil Eisgang und starker Frost, Sturm und Nebel wechselweise oder im Verein mit einander jeglichen Schiffsverkehr hinderten. So konnten die Segelschiffverbindungen Hoyer-Sylt vom 6. bis 8. Dezember und Dagebüll-Wyk auf Föhr vom 5. bis 16. und 24. bis 25. Dezember, 7. bis 9. und 17. bis 20. Januar, sowie vom 15. bis 16. und 21. bis 22. Februar nicht ausgeführt werden, ohne daß sich in anderer Weise hätte Ersatz schaffen lassen. Der Dampfschiffkurs Husum-Pellworm war vom 7. bis 20. Januar vollständig unterbrochen; in diesem Falle konnten wenigstens die Briefsendungen mittelst Eisboots über Nordstrand ihrer Bestimmung zugeführt werden.

Von hervortretender Bedeutung sind die durch die Verhältnisse der einzelnen Ströme und Flüsse verursachten Verkehrsstörungen, bei deren Darstellung wir die einzelnen Stromgebiete in der Richtung von Osten nach Westen verfolgen werden.

1. Das Memelgebiet. Von der 788 Kilom. langen Memel entfallen nur 112 Kilom. auf das Reichs-Postgebiet. Eine geringe Zahl von Postkursen überschreitet diesen Strom; von letzteren haben die in Tilsit entspringenden nach Schmalleningken, Tauroggen und Laugszargen wegen Abtragung der Schiffbrücke und Unsicherheit der Eisdecke, vom 30. Oktober beginnend und mit einzelnen Unterbrechungen bis zum Februar andauernd, in Pogegen abgefertigt werden müssen. Ferner konnte eine Botenpost wegen Grundeises bz. zu schwacher Eisdecke vom 25. bis 28. November und wegen Hochwassers vom 28. Februar bis 2. März und vom 5. bis 19. März, eine andere wegen Ueberschwemmung und Eisgang an drei Tagen im März nicht verkehren. Durch die Zerstörung der Nothbrücke über die Jura (rechts) bei Tauroggen war eine Botenpost vom 25. bis 27. Dezember und vom 23. bis 25. Februar in ihrem Gange gehemmt.

2. Das Weichselgebiet. Der Eisgang der Weichsel stört fast regelmäßig in jedem Jahre den Trajekt der Posten bei Kurzebrack (Marienwerder), Graudenz

und Culm; für derartige Fälle sind die betheiligten Postanstalten ein- für allemal wegen Umleitung der Sendungen über Marienburg, bz. Thorn mit Anweisung versehen. Im letztverflossenen Winter währte die Unterbrechung bei Kurzebrack im Ganzen 26, bei Graudenz 16 und bei Culm 23 Tage. Außerdem konnten in Folge Durchbruchs des Damms der Jungferschen Lacke, in der Niederung zwischen Weichsel und Nogat, zwei Botenposten seit dem 29. Februar nicht befördert werden; für dieselben sind während des Monats März Kähne eingestellt worden.

3. Das Odergebiet. Von der 900 Kilom. langen Oder entfallen nur 94 Kilom. auf außerpreußisches Gebiet. Es ist daher natürlich, daß der besonders starke Eisgang und das Hochwasser der Oder und ihrer wasserreichen Neben- und Zuflüsse bei den nicht überall gegen Ueberschwemmung gesicherten Thälern bemerkenswerthe Störungen im Postengange herbeigeführt hat. Die eigentliche Betriebsunterbrechung trat mit der durch den Weggang des Eises hervorgerufenen Hochfluth, welche die Poststraßen mehrfach unter Wasser setzte und selbst Brücken im Zuge der Kunststraßen fortriß, zwischen Mitte Februar und Mitte März ein. Doch schon während des ganzen Dezember und eines großen Theils des Monats Januar konnte für einen Personenpostkurs die Oderfähre nicht benutzt werden, wodurch recht erhebliche Verzögerungen im Postengange verursacht wurden, und außerdem waren zwei Postkurse in Oberschlesien am Weihnachtstage durch Eisgang der Oder unterbrochen.

Von den Nebenflüssen führten rechts die Bartsch, die faule Obra, die Warthe mit der Netze, links die Glatzer Neisse mit der ihr zufließenden Weistritz, sowie die unmittelbar in die Oder sich ergießende Weistritz Betriebsstörungen herbei.

Im Ganzen wurden im Odergebiete 29 Kurse, einige davon wiederholt, von der Störung betroffen. Von diesen Postkursen kommen auf den Hauptstrom 16, auf die Warthe mit der Netze 6, auf die Bartsch, die Obra und die Glatzer Neisse nebst der Weistritz je 2 und auf die unmittelbar in die Oder fließende Weistritz 1.

Was die Unterbrechungen im Eisenbahnbetriebe betrifft, so verursachte das Hochwasser der Oder zunächst auf der Eisenbahnlinie Cüstrin-Breslau eine Senkung des Eisenbahndammes bei Göritz auf die Dauer vom 3. bis 6. März; für den letztbezeichneten Ort wurde eine Verbindung auf dem Landwege hergestellt. Gleichzeitig trat eine Unterbrechung der Eisenbahnlinie Stettin-Altdamm ein, indem auch bei Finkenwalde der vom Hochwasser unterspülte Eisenbahndamm sich gesenkt hatte. Der umfangreiche Durchgangsverkehr, welcher dieser Linie für gewöhnlich zugeführt wird, mußte über Kreuz abgeleitet werden, während dem Ortsverkehre in der Zeit bis zum 11. März Güterposten zwischen Stettin und Altdamm nutzbar gemacht wurden. Vom 12. März ab konnte der Betrieb wieder in regelmäßiger Weise wahrgenommen werden. Am 13. März wurde darauf der Betrieb auf der Eisenbahnlinie Cüstrin-Breslau von Neuem durch einen Dammdurchbruch zwischen Rothenburg a. O. und Rädnitz und zwar bis zum 15. März gestört.

Die Warthe, die Hauptwasserader der Provinz Posen, hemmte durch ihr Hochwasser zwei erst neuerdings dem Betriebe übergebene, für diese Provinz wichtige Eisenbahnen in ihrem Verkehr. Am 22. Februar wurde nämlich die Posen-Creutzburger Eisenbahn in Folge Brückeneinsturzes und mehrfacher Dammbrüche auf der Strecke Schroda-Falkstätt betriebsunfähig. Diese Störung währte bis zum 17. März. Im Weiteren traten am 26. Februar auf der Oels-Gnesener Eisenbahn ein Dammbruch und eine Beschädigung der Eisenbahnbrücke bei Dembno ein, wodurch die Strecke Miloslaw-Zerkow bis zum 9. April unfahrbar wurde. Zur Herstellung eines

geregelten Postverkehrs gelangten neben beiden Bahnen vorübergehend Posten auf dem Landwege zur Einrichtung.

Von den gewöhnlichen Postkursen waren 11 länger als 20 Tage unterbrochen; am längsten — 78 Tage — währte die Störung auf dem Personenpostkurse Maltsch-Leubus. Als Ersatz für die regelmäßigen Postverbindungen wurde einerseits von Kähnen Gebrauch gemacht, andererseits fand eine Umleitung der Posten, die Einrichtung neuer Verbindungen, die Einstellung anderweiter Beförderungsmittel, sowie eine Umleitung der Sendungen statt.

4. Durch die Küstenflüsse zwischen Oder und Elbe wurden insofern Störungen im Postengange herbeigeführt, als nach dem Zufrieren der Warnow vom 30. November bis zum 24. Februar die zwischen Rostock und Warnemünde unterhaltene Postverbindung mittelst Dampfschiffes durch eine Kariolpost ersetzt werden mußte, und als ferner die Lübeck-Travemünder Personenpost wegen Unterbrechung der Ueberfahrt über die Trave, aus Anlaß hohen Wasserstandes bz. Eisganges, vom 14. Oktober bis zum 5. Dezember über Schwartau umgeleitet werden mußte.

5. Das Elbgebiet. Die durch die Hochfluth des Elbstromes herbeigeführten Verheerungen, welche in der Zerstörung der Stadt Schönebeck, sowie in der Vernichtung der Eisenbahnbrücke bei Riesa ihren Höhepunkt fanden, zeugen von der fürchterlichen Gewalt der aufgeregten Elemente. Im Elbgebiete sind im Ganzen 41 Eisenbahn- und Postverbindungen unterbrochen worden; davon entfallen auf die Elbe selbst 26, auf ihre Neben- und Zuflüsse 15 und zwar auf das Flußgebiet der Havel und der Freiberger Mulde je 2, auf dasjenige der Saale 7, auf die Ohre, Jeetzel, Oste und einen durch die Stadt Zahna fließenden Bach je 1.

Die Zeit, in welcher die Störungen vorgekommen sind, liegt zwischen dem 22. November und dem Monat April. Im Dezember waren 10 gewöhnliche Postkurse fast sämmtlich auf längere Dauer durch Eisgang und Hochwasser unterbrochen oder erheblich gestört. Im Januar kamen 11 Betriebsstörungen vor, welche meistens in der Zeit vom 5. bis 7. Januar begannen und theilweise ebenfalls eine längere Zeit hindurch andauerten. Die meisten und erheblichsten Unterbrechungen — im Ganzen 32 — traten in der zweiten Hälfte des Februar ein, während im März 17 Kurse unterbrochen waren.

Aus den vorstehenden Zahlen geht hervor, daß mehrere Kurse wiederkehrend in den verschiedenen Monaten Störungen erlitten haben. Am ausgedehntesten zeigte sich die Störung auf dem Kurse Büchen-Lüneburg, indem der Trajekt über die Elbe 71 Tage hindurch nicht ausgeführt werden konnte; 59 Tage lang mußte die Botenpost zwischen Lanz und Schnackenburg wegen Eisganges, Eisstandes oder Hochwassers der Elbe außer Betrieb gesetzt werden. Im Uebrigen waren 17 Kurse länger als 20 Tage unterbrochen.

Von den Eisenbahnlinien wurde, wenn wir dem Laufe der Elbe folgen, zunächst diejenige zwischen Berlin und Dresden über Elsterwerda betriebsunfähig, indem in Folge Hochwassers ein Dammbruch bei Weinböhla zwischen Großenhain und Dresden am 21. Februar erfolgte. Während der Unterbrechung, welche bis zum 23. Februar andauerte, wurden die Postsendungen an der Stelle des Unfalls umgeladen.

Bei Weitem folgenschwerer war die Störung auf der Eisenbahnlinie zwischen Leipzig und Dresden über Riesa durch den am 19. Februar Abends 9 Uhr erfolgten Einsturz der Eisenbahn-Elbbrücke bei Riesa. Das gewaltige Bauwerk, welches erst

im vorigen Herbste vollständig vollendet worden war, und dessen solide Konstruktion den Wechselfällen der Zeit trotzen sollte, wurde mit einem Schlage von dem wild brausenden Eisgange fortgerissen. In Folge dieses beklagenswerthen Unfalls mußten die Postsendungen meist auf die Linie über Döbeln geleitet werden, welche dem entsprechend in erweitertem Umfange zur Postbeförderung in Benutzung genommen wurde. Auf den Strecken Leipzig-Riesa und Dresden-Priestewitz verkehrten auch fernerhin Züge unter Begleitung von Bahnposten. Seit dem 1. April ist wieder ein durchgehender Verkehr, und zwar mit Benutzung einer Dampffähre über die Elbe, hergestellt worden.

Schon früher, am 17. Februar, war der Betrieb auf der Eisenbahnlinie Wittenberg-Kohlfurt durch eine Beschädigung des Bahndammes in Folge Hochwassers zwischen Wittenberg und Elster vorübergehend auf kurze Zeit gestört worden, ohne daß es weiterer Vorkehrungen als des Umladens der Postsendungen an der Stelle der Beschädigung bedurft hätte. Auch auf der Eisenbahnlinie Wittenberg-Aschersleben wurde der Bahndamm aus der nämlichen Ursache am 13. März beschädigt. Bei der schnell erfolgten Beseitigung der Störung waren außergewöhnliche Maßregeln überhaupt nicht erforderlich.

Eine erheblichere Betriebshemmung verursachte die am 24. Februar eingetretene Unterspülung des Bahndammes zwischen Burg und Magdeburg in der Nähe von Biederitz, in deren Folge der am 23. Februar 5[5] Uhr Nachm. von Holzminden abgelassene Personenzug vom Bahndamm stürzte. Durch diese Unterbrechung wurden die Verbindungen zwischen Berlin und Magdeburg über Potsdam, sowie zwischen Magdeburg und Leipzig über Zerbst gestört. Während zur Aufrechthaltung eines Verkehrs zwischen Burg und Magdeburg einzelne Züge täglich auf der alten, in der Friedrichstadt-Magdeburg endigenden Bahnstrecke durchgeführt wurden, mußte der größte Theil der Postsendungen umgeleitet werden. Die Instandsetzungsarbeiten wurden derartig gefördert, daß vom 16. März ab die Tageszüge zwischen Berlin und Magdeburg über die beschädigte Strecke fortgeführt und die Sendungen für die andere in Betracht kommende Linie Magdeburg-Zerbst-Leipzig an der Unfallstelle umgeladen werden konnten. Vom 22. März ab wurden die Verbindungen wieder in der früheren Weise unterhalten.

Am 10. März trat auf der Eisenbahnlinie Wittenberge-Buchholz, ebenfalls durch das Hochwasser der Elbe veranlaßt, eine Dammrutschung zwischen Dannenberg und Hitzacker ein. Während dieser bis zum 13. März anhaltenden Betriebsstörung wurde die Post durch das Eisenbahnpersonal übergeführt.

Fast in unmittelbarem Zusammenhange standen die Unterbrechungen auf den Strecken Buchholz-Tostedt und Buchholz-Hittfeld des Hamburg-Osnabrücker Eisenbahnkurses. Die Eisenbahnstrecke Buchholz-Tostedt war nämlich am 16./17. Februar derartig unter Wasser gesetzt, daß ein Verkehr nicht ermöglicht werden konnte. Die Briefpost wurde an der betreffenden Stelle umgeladen, die Fahrpost dagegen umgeleitet. Kaum war die Störung beseitigt, so trat zwischen Buchholz und Hittfeld ein Erdrutsch der unterspülten Böschungen ein, wodurch der Betrieb abermals gehemmt wurde. Für Hittfeld gelangte eine Botenpost nach und von Harburg zur Einrichtung, während im Uebrigen eine Umleitung der Postsendungen für kurze Zeit stattfand.

In das Flußgebiet der Havel entfällt eine Eisenbahn-Betriebsstörung, indem das Hochwasser der der Spree zufließenden Dahme einen Dammbruch bei Drahns-

dorf auf der Linie Berlin-Elsterwerda-Dresden am 17. Februar herbeiführte, welcher erst am 21. beseitigt war. Vom 18. ab wurden die in Beuteln unterzubringenden Postsendungen bei der Unfallstelle umgeladen, die Postpäckereien dagegen umgeleitet.

Im Saalgebiet wurden zwei Eisenbahnen betriebsunfähig: am 18. Februar die Saal-Eisenbahn durch Ueberschwemmung bz. Unterspülung des Bahndammes bei Uhlstädt, am 16./17. Februar die Eisenbahn Halle-Vienenburg-Löhne in Folge Zerstörung des Bahndamms zwischen Belleben und Sandersleben durch das Hochwasser der, der Unstrut zufließenden Wipper.

Eine im Flußgebiet der Ohre vorgekommene Ueberschwemmung setzte am 17. Februar die Eisenbahn Magdeburg-Oebisfelde bei Groß-Ammensleben unter Wasser. In den letztgedachten Fällen trat eine Umladung der Postsendungen bei den beschädigten Stellen ein.

Für die durch Eisgang und Hochfluth unterbrochen gewesenen Verbindungen auf den Landstraßen hat in der verschiedenartigsten Weise Ersatz geschafft werden müssen. Konnte mit Rücksicht auf die sonst vorhandenen Beförderungsgelegenheiten in einigen Fällen lediglich eine Umleitung der Postsendungen erfolgen, und war in anderen, vereinzelten Fällen die Herstellung einer Ersatzverbindung aus Anlaß der obwaltenden Verhältnisse nicht thunlich: so wurden die Posten doch vielfach auf oft recht erheblichen Umwegen dem Bestimmungsorte zugeführt. Im Uebrigen traten Botenposten, Reitposten, sowie Beförderungen mittelst Schiffes oder Kahnes an Stelle der für gewöhnlich zur Personenbeförderung dienenden Postverbindungen.

6. Das Wesergebiet. Im Stromgebiet der Weser sind zwar verhältnißmäßig viele Unterbrechungen — im Ganzen 36 — vorgekommen, doch sind dieselben von geringerer Bedeutung als die zuletzt besprochenen. Von diesen Störungen entfallen 7 auf die Werra, 6 auf die Fulda und ihre Zuflüsse, 17 auf den Weserstrom, 4 auf die Aller und Leine, sowie 2 auf die Lesum.

Durch die Werra wurden in der Zeit vom 15. bis 22. Februar und vom 10. bis 17. März Betriebsstörungen herbeigeführt. Nur ein Kurs war fortgesetzt einen ganzen Monat hindurch in Folge Ueberschwemmung der Straße unterbrochen.

Die im Flußgebiet der Fulda entstandenen Unterbrechungen fanden in der Zeit vom 16. bis 19. Februar bz. 9. bis 15. März statt und währten im Einzelnen nur 2 bis 5 Tage. Eine Ausnahme machten die Personenposten zwischen Salzschlirf und Schlitz, welche im Gebiete der dem Vogelsberge entspringenden, der Fulda zufließenden Flüßchen Lüder und Schlitz schon vom 10. bis 12. November, 1. bis 2. Dezember, ferner in der zweiten Hälfte des Monats Februar und vom 5. bis 21. März aus Anlaß von Ueberschwemmungen vollständig gestört waren und durch Herstellung einer neuen Personenpostverbindung zwischen Schlitz und Lauterbach ersetzt werden mußten.

Der Beginn der durch die Weser herbeigeführten Störungen fällt auf den 20. November. Die Verkehrshindernisse währten hier, theilweise unterbrochen, das ganze Winter-Halbjahr. In der Zeit bis gegen Ende Januar waren hauptsächlich Eisgang und Eisstand, später Deichbrüche und Ueberschwemmungen die Veranlassung. Einige Kurse wurden, regelmäßig wiederkehrend, in jedem einzelnen Monat gestört. In der Zeit vom 20. bis 25. November wurden 4, während eines großen Theils des Dezembers 7, im Januar 5, im Februar, wo die Hauptstörung mit dem 18. ihren Anfang nimmt, 11 und fast während des ganzen Monats März 14 Posten in ihrem planmäßigen Gange gehindert. Außerdem konnte die regelmäßige

Dampfschiffverbindung zwischen Bremerhafen und Nordenhamm wegen Eisganges und Eisstandes vom 1. Dezember bis 23. Februar nicht unterhalten werden.

Am längsten — 72 Tage — waren die Personenposten zwischen Stolzenau und Wunstorf Bhf. bz. Stolzenau-Leese-Nienburg a. W. gestört. Die Personenpost zwischen Minden und Schlüsselburg konnte 63 Tage und diejenige zwischen Holzminden und Polle 56 Tage hindurch nicht in gewohnter Weise verkehren. Länger als 20 Tage waren überhaupt 9 Kurse unterbrochen.

Die von der Aller und Leine herbeigeführten Störungen fallen in die Zeit vom 25. Februar bis zum 19. März. Nur in einem Falle wurde schon früher, am 13. Dezember, der Bahnkörper der Halle-Vienenburg-Löhner Eisenbahn durch das Hochwasser der Leine bei Elze vernichtet; hier trat auf kurze Zeit eine Umladung der Sendungen an der beschädigten Stelle ein. Länger als 20 Tage war ein Kurs unterbrochen.

Die eine der im Flußgebiet der Lesum vorgekommenen Betriebsstörungen hielt vom 24. Dezember bis 5. Januar und vom 18. Februar bis 3. April an, während die andere vom 12. bis 24. März dauerte.

Außer der bereits erwähnten Unterbrechung der Halle-Löhner Eisenbahn sind weitere Störungen des Eisenbahnbetriebes im Wesergebiet nicht vorgekommen.

Für einzelne der unterbrochenen Verbindungen war ein Ersatz nicht angänglich oder in Berücksichtigung der sonst vorhandenen Beförderungsgelegenheiten nicht gerade nothwendig. In den meisten Fällen erfolgte indessen entweder die Ueberführung der Posten auf Umwegen oder die Herstellung neuer Verbindungen, namentlich auch unter Verwendung von Schiffen oder Kähnen. Ebenso wurden Reitposten oder Botenposten an Stelle von Personenposten abgelassen, während wiederum an Stelle von Botenposten Fuhrwerke und Kähne zur Einstellung gelangten.

7. Auf das Flußgebiet der Ems entfallen nur zwei durch Ueberschwemmung veranlaßte Störungen gewöhnlicher Postkurse im Februar und März, welche nur 3—4 Tage andauerten. In dem einen Falle wurde als Ersatz von einem Nachen Gebrauch gemacht, in dem anderen erwies sich die Durchführung besonderer Maßregeln als unthunlich.

8. Das Rheingebiet. Seiner Bedeutung im Stromsystem entsprechend, hat der Rhein mit seinen wichtigen, wasserreichen Neben- und Zuflüssen bei Eintritt des Eisganges und der Hochfluth zahlreiche Störungen im regelmäßigen Post- und Eisenbahnbetriebe herbeigeführt. Im Ganzen sind im Rheingebiet 58 Unterbrechungen vorgekommen. Davon entfallen auf den Hauptstrom 24, auf seine rechten Nebenflüsse Aach, Wiesen, Elz und die der Kinzig zufließende Gutach je 1, auf den Neckar 2, den Main und seine Zuflüsse 9, auf die der Lahn zufließende Ohm, sowie die Ruhr je 2; ferner haben von den linken Nebenflüssen die Ill mit der Doller 5, die Mosel 5, die Erft 3 und die der Maas zuströmende Roer 1 Unterbrechung verursacht.

Wenn außer Betracht bleibt, daß die auf dem Bodensee regelmäßig verkehrenden Dampfschiffe auf 5 Kursen in den verschiedenen Wintermonaten wegen Ungunst der Witterung, namentlich wegen Sturmes, Tage lang ihre Fahrten einstellen mußten, so sind auf der Strecke des Oberrheins bis Worms keine Störungen hervorgetreten. Auf den hiernach verbleibenden Theil des Oberrheins und auf den

Mittelrhein (bis Bonn) kommen 7, auf den Unterrhein (bis zur Niederländischen Grenze) 17 Störungen.

Die Betriebshindernisse auf der Strecke von Worms bis Bonn traten bei sämmtlichen Kursen zwischen dem 10. und 13. März ein und währten meist nur einige Tage. Außerdem war der Trajekt zwischen Rüdesheim und Bingerbrück vom 10. bis 13. Dezember und vom 9. bis 20. Januar, derjenige bei Obercassel (Eisenbahnlinie Bonn-Oberlahnstein) vom 7. bis 14. Dezember, 8. bis 23. Januar und 13. Februar bis 21. März unterbrochen. Vereinzelt entstanden noch Störungen auf der letztgedachten Eisenbahnlinie am 24. Februar in Folge Dammbeschädigung durch Hochwasser und am 5./6. März auf der Eisenbahn Worms-Bensheim.

Was die Zeit der Störungen auf dem Niederrhein betrifft, so wurde eine Personenpost bereits vom 13. November fast ununterbrochen bis zum 27. November wegen Ueberschwemmung außer Gang gesetzt. 2 weitere Verbindungen waren in der Zeit vom 7. bis 12. Dezember, sowie an mehreren Tagen im Januar gestört. Im Februar waren 8 Verbindungen in ihrem Gange unterbrochen, und zwar begann die Störung fast überall zwischen dem 18. und 21. Diese Verkehrshindernisse dauerten, einen Kurs ausgenommen, auch im März an oder zeigten sich in diesem Monat von Neuem; dazu traten noch 8 weitere Unterbrechungen, so daß die durch den Niederrhein veranlaßten Störungen um die Mitte des Monats März ihren Höhepunkt erreichten.

Die Neben- und Zuflüsse des Rheins beeinträchtigten den Postengang im Wesentlichen in zwei bestimmten Zeiträumen der Monate Februar und März. Zwischen dem 15. und 21. Februar traten auf 19 Kursen, zwischen dem 10. und 15. März wiederum auf 21 Kursen Unterbrechungen ein. Außerdem störten Eisgang und Hochwasser der Mosel den Postengang auf einem und demselben Kurse schon vom 10. bis 11. November, 8. bis 11. Dezember und 10. bis 15. Januar; die Ruhr hinderte die regelmäßige Postbeförderung am 20./21. und 24. Dezember, die Ohm am 22./23. Dezember und der Neckar vom 8. bis 12. Januar auf je einem Kurse.

Am häufigsten — zu fünf verschiedenen Malen in den Monaten November bis März — störte die Mosel den regelmäßigen Verkehr auf einem Botenpostkurs. Am längsten — 54 Tage — war der Trajekt bei Obercassel (Eisenbahn Bonn-Oberlahnstein) gestört; länger als 20 Tage waren durch den Rhein 8, durch die Mosel und die Kinzig je ein Kurs unterbrochen.

An Eisenbahnlinien wurden, wenn wir den Lauf des Rheins verfolgen, zunächst diejenigen zwischen Bensheim und Worms am 5./6. und vom 11. bis 13. März, sowie zwischen Darmstadt und Worms am 11./12. März durch Ueberschwemmung in ihrem geregelten Verkehre gehemmt. Als Ersatz gelangte eine besondere Postverbindung durch Fuhrwerk und Nachen zwischen Worms bz. dem Wehrzollhause Hofheim einerseits und dem Bahnhofe Rosengarten andererseits zur Herstellung; gleichwohl mußte die Päckereibeförderung beschränkt werden.

Bei Weitem umfangreicher erwiesen sich die Störungen, welchen der Eisenbahnkurs Bonn-Oberlahnstein ausgesetzt war, indem, wie bereits angedeutet, der Trajekt bei Obercassel vom 7. bis 14. Dezember und vom 8. bis 23. Januar wegen Eisganges auf dem Rhein, vom 13. Februar aber fast unausgesetzt bis zum 21. März wegen Hochwassers unterbleiben mußte. Die Schaffnerbahnposten verkehrten in Folge dessen zwischen Deutz bz. Troisdorf und Oberlahnstein. Eine weitere

Störung trat auf dieser Linie am 24. Februar ein, wo der Bahnkörper zwischen Hönningen und Linz durch Hochwasser beschädigt wurde. Aus gleicher Ursache mußte am 10. März die Beförderung der Postsendungen zwischen Ehrenbreitstein und Hönningen, am 11. auf der weiteren Strecke Hönningen-Unkel und am 12. auch auf der übrigen Strecke eingestellt werden und konnte erst am 19. theilweise, am 22. in der früheren Ausdehnung wieder beginnen. Zur Vermittelung des Verkehrs der betheiligten Postanstalten wurden 7 verschiedene Postkurse außergewöhnlich eingerichtet, und zwar Estafetten-, Güter- und Botenposten, sowie Beförderungen mittelst Nachens; ferner fand in mehreren Fällen eine Umleitung der Fahrpostsendungen statt.

Wegen Ueberschwemmung wurden im Weiteren die Eisenbahnfahrten auf der Strecke Neuß-Obercassel vom 21. Februar bis 5. April ausgesetzt. Für die am Kurse gelegene Postanstalt in Heerdt gelangte eine Botenpostverbindung mit Neuß zur Einrichtung.

Am 21. Februar und vom 14. bis 19. März war der Bahndamm bei Wesel auf der Eisenbahnlinie Hamburg-Venlo durch Hochwasser erheblich beschädigt. Bei dem herrschenden Orkan konnten vom 14. bis 16. März auch Ueberfahrten über den Rhein nicht stattfinden, und es erübrigte daher nur, Mangels jeglicher Ersatzverbindung, die Postsendungen umzuleiten. In der übrigen Zeit wurden die Postsachen durch Unterbeamte über die Stelle des Unfalls hinweggeschafft.

Auf der Eisenbahnlinie Cöln-Zevenaar war die Verbindung über den Rhein gleichfalls durch Eisgang und Hochwasser vom 7. bis 12. Dezember, 9. bis 21. Januar uud vom 5. bis 24. März vollständig unterbrochen; mit Rücksicht hierauf wurden die Postsendungen auf dem Wege über Emmerich umgeleitet.

Von den rechten Nebenflüssen des Rheins verursachten die Wiesen und Elz Eisenbahn-Betriebsstörungen. Das Hochwasser der Wiesen führte nämlich Dammbrüche bei Steinen herbei und machte die Eisenbahn Basel-Zell i. W. am 17., 18., 21. und 22. Februar betriebsunfähig. Zum Ersatz wurden zwischen Schopfheim bz. Steinen und Zell i. W. Güterposttransporte hergestellt. Von der Hochfluth der Elz wurde die Eisenbahnbrücke bei Buchholz am 21. Februar beschädigt und dadurch die Eisenbahnlinie Denglingen-Waldkirch im Betriebe unterbrochen.

Auf der linken Seite des Rheins führten die Ill mit der Doller, die Erft und die der Maas zufließende Roer Eisenbahnunterbrechungen herbei.

Das Hochwasser der Ill zerstörte am 16. März eine Eisenbahnbrücke bei Straßburg; in Folge dessen wurde der Betrieb zwischen dem Stadtbahnhof und dem Metzgerthorbahnhof in Straßburg i. E. (Kurs Straßburg-Appenweier) bis zum 20. März eingestellt. Vom 14. März ab war ferner die Sennheim-Sentheimer Bahn wegen Unsicherheit der über den Doller führenden Eisenbahnbrücke bei Burnhaupt bis in den April unfahrbar, und außerdem zerstörte das plötzlich eintretende Hochwasser der Doller eine Eisenbahnbrücke zwischen Dornach und Lutterbach (Kurs Straßburg-Basel). In Folge Einsturzes dieser Brücke verunglückte der am 13. März früh 5 Uhr von Mülhausen nach Straßburg i. E. abgegangene Personenzug, wobei der Eisenbahn-Packwagen mit einer Anzahl Briefbeutel ins Wasser stürzte. Die Störung auf der letztgedachten Eisenbahn währte bis zum 24. März. In allen diesen Fällen wurden Verbindungen auf dem Landwege an Stelle der unterbrochenen Eisenbahnen angelegt.

Die für den internationalen Verkehr besonders wichtige Eisenbahn zwischen

Cöln und Verviers war vom 16. bis zum 18. Februar ebenfalls betriebsunfähig, weil Hochwasser im Flußgebiet der Erft den Eingang zum Tunnel bei Horrem gesperrt hatte. Für den Ortsverkehr gelangten Landpostkurse zwischen Cöln und Königsdorf, sowie zwischen Düren und Horrem zur Einrichtung, während der Durchgangsverkehr über Neuß bz. Euskirchen umgeleitet wurde.

Endlich wurde noch die M. Gladbach-Stolberger Eisenbahn am 17. und 18. Februar auf der Strecke Inden-Jülich durch Hochwasser der Roer unfahrbar gemacht, was die Einrichtung einer Botenpost zwischen Inden und Eschweiler zur Folge hatte.

Für die auf den Landkursen eingetretenen Unterbrechungen wurde in umfangreicher Weise Ersatz geschaffen. Wo eine Umleitung der Sendungen nicht zum Ziel führte, wurden die Posten auf Umwegen befördert oder andere geeignete Verbindungen hergestellt. Recht bedeutend waren die Vorkehrungen, welche aus Anlaß der Unterbrechung der Personenposten Coblenz-Wittlich über Cochem und Cochem-Zell getroffen werden mußten, denn für diese Kurse allein gelangten 15 verschiedene Postverbindungen zur Einrichtung: 1 Personenfuhrwerk, 6 Güterposten, 7 Botenposten und eine Postsachenbeförderung mittels Nachens.

III. Verkehrsstörungen aus sonstigen Ursachen.

Außer den ungünstigen Witterungseinflüssen, auf welche die in den vorhergehenden Abtheilungen erörterten Betriebsstörungen zurückzuführen sind, verursachten Sturm und schlechte Wegebeschaffenheit Hemmungen im regelmäßigen Postengang; Dammbeschädigungen in Folge anhaltenden Reggenwetters und Entgleisungen von Eisenbahnzügen führten ferner Unterbrechungen im Eisenbahnbetriebe herbei.

Der außerordentlich heftige Orkan, welcher gegen Mitte März einen großen Theil Europas verheerend durchtobte, warf Telegraphenstangen und Bäume an den Straßen in solcher Menge um, daß die Wege gänzlich gesperrt wurden, und jeglicher Verkehr unterbleiben mußte. Auf den Eisenbahnen traten Verzögerungen in der Ueberführung der Züge ein: fast überall wurden planmäßige Anschlüsse verfehlt. Mehrfach konnten die Züge wegen der auf den Schienen massenhaft angehäuften Hindernisse überhaupt nicht abgelassen werden. In hervortretender Weise wurde das westliche Mitteldeutschland in der Nacht vom 12. zum 13. März vom Sturme heimgesucht. Auf 51 Kursen, wovon 49 ausschließlich auf Thüringen, Hessen-Nassau, Westfalen und die Rheinprovinz entfallen, war der Verkehr lediglich aus dieser Ursache gänzlich gehemmt, und nur in einigen Fällen konnten Boten oder Reitposten, theilweise auf erheblichen Umwegen, zur Ueberführung der Postsendungen ausnahmsweise verwendet werden. Auch unterwegs überlagerten die Posten mehrfach, während die Postillone zu Fuß oder zu Pferde die Brief- und Fahrbostbeutel weiter zu schaffen suchten. In vereinzelten Fällen wurden die Posten, in anderen wiederum die Sendungen umgeleitet.

Wegen schlechter Wegebeschaffenheit konnte während des letztverflossenen Winters auf 7 Kursen die regelmäßige Ueberführung der Postsachen nicht erfolgen. Thauwetter, anhaltender Regen und Glatteis bildeten gewöhnlich die Veranlassung zur Verkehrsstockung. In der Regel wurden die Störungen in wenigen Tagen beseitigt. Nur zwischen Pommerskirchen und Grevenbroich (Kurs Cöln-Grevenbroich) konnte die Post vom 23. Februar bis 27. März aus diesem Anlaß nicht verkehren.

Als Ersatz der fahrenden Posten dienten auf zwei Kursen Reitposten, auf drei anderen Boten; in einem Falle trat Umleitung der Post, in einem anderen Umleitung der Post und gleichzeitig Herstellung besonderer Bahnhofsfahrten ein.

In den früheren Abschnitten ist schon derjenigen Fälle von Dammbrüchen bz. Erdrutschungen gedacht worden, welche durch das Austreten der Flüsse veranlaßt worden sind. Gleichartige Verkehrshindernisse wurden auf den folgenden Eisenbahnlinien durch Thauwetter und anhaltenden Regen hervorgerufen:

1. Creutzburg-Posen, in der Zeit vom 26. bis 29. Dezember, Dammrutschung zwischen Ostrowo und Przygodzice. Die Züge fuhren auf jeder Seite bis zu der nicht fahrbaren Stelle heran, wo die Sendungen, mit Ausschluß der Postpäckereien, umgeladen wurden. Die Packete mußten bei der Kürze der Anschlußfristen mittelst außergewöhnlicher Güterposten zwischen Ostrowo und Przygodzice befördert werden.

2. Leipzig-Riesa-Dresden, vom 16. bis 19. Februar, Dammrutschung bei Dahlen.

3. Chemnitz-Komotau, vom 28. bis 31. Dezember, Dammrutschung bei Reifland. Hier war die Einstellung besonderer Fuhrwerke erforderlich.

4. Halle-Vienenburg-Löhne, am 24. Februar, Verschüttung des Bahngeleises durch Erdrutsch zwischen Löhne und Oeynhausen. Die Züge verkehrten nach und von Oeynhausen, statt nach und von Löhne.

5. Dieselbe Eisenbahn, vom 4. bis 15. März, Zerstörung des Bahndammes in Folge von Erdrutschungen zwischen Coppenbrügge und Hameln.

6. Nordhausen-Erfurt, am 4. März Vormittags, Erdrutsch zwischen Hohenebra und Wasserthaleben.

7. Haste-Weetzen, vom 8. bis 20. März, Dammbruch bei Wennigsen. Vom 8. bis 13. März wurden streckenweise Fuhrwerke zur Vermittelung des Postverkehrs verwendet, während demnächst eine Umladung der Sendungen an der Stelle des Unfalls erfolgte.

8. Hessische Nordbahn, am 9. März, Dammrutsch bei Grebenstein.

9. Obere Ruhrthalbahn, am 19. Dezember, Dammrutsch bei Olsberg.

10. Düsseldorf-Steele-Herdecke, vom 16. bis 19. Februar, Erdrutsch zwischen Hattingen und Blankenstein.

11. Darmstadt-Erbach i. O., vom 10. bis 16. März, Beschädigung des Dammes durch anhaltendes Regenwetter zwischen Zell und Michelstadt. Zur Vermittelung des Postverkehrs wurden Fuhrwerke zwischen Zell und Erbach in Gang gesetzt.

12. Basel-Constanz, am 9. November, Erdrutsch bei Kleinlaufenburg in Folge Regenwetters.

In den Fällen zu 2, 5, 6, 8, 9, 10 und 12 fand lediglich eine Umladung bz. Umleitung der Postsendungen statt.

Abgesehen davon, daß die Entgleisung von Eisenbahnzügen häufig ohne Einwirkung auf den Postbetrieb blieb, wurden durch derartige Unfälle auf 20 Eisenbahnlinien auch im Postverkehr Störungen für längere oder kürzere Zeit herbeigeführt. Fast in allen diesen Fällen wurden die Postsendungen umgeladen bz. umgeleitet; nur vereinzelt fielen Züge in Folge der Betriebsstörung aus.

Im Weiteren führte der Zusammenstoß zweier Züge bei Wallhausen zwischen Halle a. S. und Cassel am 10. Dezember eine kurze Störung herbei, und außerdem wurde der Betrieb auf der Eisenbahnlinie Duisburg-Dortmund durch

Tagesbruch bei der Zeche Johann am 20./21. November, 12./13. Dezember und 16./17. Februar gestört. Die Päckereien mußten umgeleitet werden, die übrigen Sendungen wurden dagegen bei der unfahrbaren Strecke umgeladen.

Verlustfälle sind aus Anlaß der Verkehrsstörungen in größerem Maße nicht vorgekommen. Nur bei der durch das Hochwasser der Elbe herbeigeführten Entgleisung des Bahnpostwagens in dem am 23. Februar 11,[10] Uhr Abends von Magdeburg nach Berlin abgegangenen Personenzuge (vergl. S. 360) wurde eine erhebliche Anzahl von Packetsendungen durch das in den Bahnpostwagen eingedrungene Wasser mehr oder weniger durchnäßt und beschädigt. Da diese Beschädigungen sich als unabwendbare Folgen eines Naturereignisses darstellten, so mußten die von den Absendern erhobenen Ersatzansprüche unter Berufung auf die Vorschrift im §. 6 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 abgelehnt werden.

Wenn es trotz der erheblichen Hindernisse, welche der Aufrechthaltung eines geregelten Postverkehrs in dem außerordentlich strengen Winter sich entgegengestellt haben, gleichwohl im Allgemeinen gelungen ist, Ordnung und Regelmäßigkeit im Betriebe zu erhalten, so ist dieses günstige Ergebniß ebensowohl der Fürsorge der Verwaltung zu verdanken, welche erhebliche finanzielle Opfer für außergewöhnliche Verbindungen nicht scheute, um den Ansprüchen des Publikums auch unter den schwierigsten Verhältnissen gerecht zu werden, als es Zeugniß ablegt von der Umsicht und Thatkraft, mit welcher das Postpersonal die Verkehrsinteressen zu fördern, sowie zweckdienliche Mittel zur Beseitigung von Betriebsstörungen aufzusuchen und erfolgreich durchzuführen bestrebt gewesen ist.

---

55. Gramme's magneto-elektrische Maschinen.

Von Herrn Telegraphen-Sekretär Wabner in Berlin.

Seit der Entdeckung der magneto-elektrischen Ströme durch Faraday sind wiederholt Apparate für praktisch verwendbare (gleichgerichtete und kontinuirliche) Induktionsströme konstruirt worden.

Die Apparate von Pixii, Clarke, Ruhmkorff, Siemens ꝛc. zeigen, wie erfolgreich dieses neu entdeckte Feld kultivirt wurde.

In neuerer Zeit erhielt der Franzose Gramme ein Patent auf eine Maschine, welche bereits in dem Aufsatze »Verwendung des elektrischen Lichtes zu Industriezwecken« in Nr. 8 des Archivs Erwähnung gefunden hat, und welche durch die einfache Art, wie hier die Ströme gleichgerichtet werden, sowie durch ihre praktische Leistungsfähigkeit die Zukunft auf diesem Gebiete für sich zu haben scheint, um so mehr, als der Erfinder rastlos bemüht ist, sein Werk zu vervollkommnen.

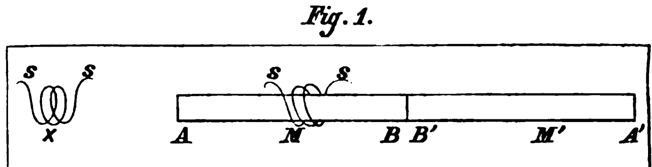
Nachdem durch die Gründung der »Gramme's magneto-electric Company, London« der Bau und Vertrieb von Maschinen dieses Systems gesichert ist, dürften dieselben bald auch außerhalb des Kabinets hervorragendes Interesse erregen. Eine Beschreibung des älteren Modells der Gramme'schen Maschinen ist schon in die neueste Auflage von Wiedemann's »Lehre vom Galvanismus« aufgenommen. Es sind jedoch in neuerer Zeit so wichtige Vervollkommnungen an ihnen angebracht worden, daß eine zusammenhängende Darstellung derselben den Lesern dieser Blätter sicherlich willkommen sein wird.

Dem folgenden Aufsatz ist eine Abhandlung von Breguet in den Nrn. 61, 62 und 64 Jahrgang 1875 des Telegraphic Journal zu Grunde gelegt.

Um das Prinzip der Maschine zu erläutern, gehen wir von einem Fundamental-Versuch in der Magneto-Induktion aus.

Lassen wir einen Stabmagneten (Fig. 1) durch eine Reihe einander in gleichen Intervallen folgender Bewegungen in eine Drahtspirale eintreten, so bemerken wir, daß einer jeden dieser Bewegungen ein Induktionsstrom entspricht, daß ferner diese Ströme bis zum neutralen Punkte des Magneten gleichgerichtet bleiben und, wenn die Bewegung über den neutralen Punkt hinaus fortgesetzt wird, in umgekehrter Richtung auftreten.

Fig. 1.



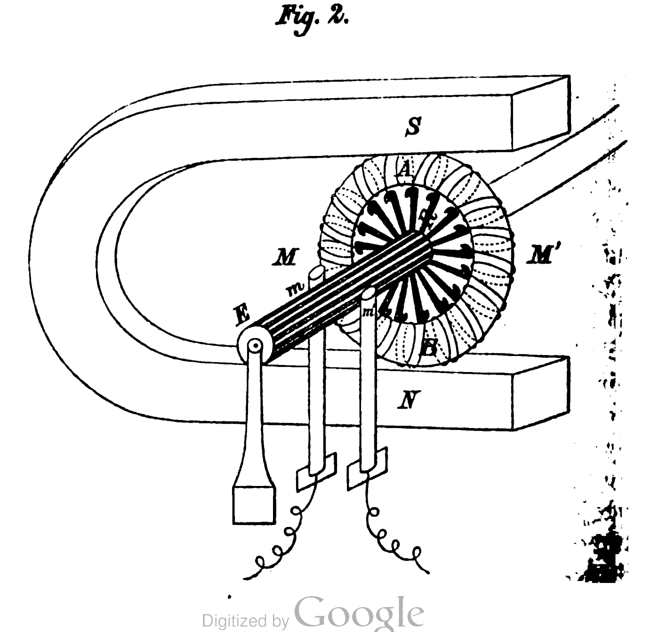
Die Aenderung der Bewegung von links nach rechts kehrt die Stromesrichtung um.

Wird nun dieselbe Spirale an zwei mit den gleichen Polen zusammenstoßenden Magneten entlang geführt, so cirkuliren in derselben beispielsweise während des ersten Viertels des Weges positive, während des zweiten Viertels negative, während des dritten Viertels wieder negative und im letzten Viertel endlich wieder positive Ströme. Hierin ist, wie wir bald sehen werden, die Erklärung für die Entstehung und Richtung der Ströme in den Gramme'schen Maschinen enthalten.

Der charakteristische Theil der Maschinen ist der »Ring«, ein Elektromagnet von eigenthümlicher Gestalt. Er besteht aus einem kreisförmig gebogenen weichen Eisenkerne, oder einem Bündel weicher Eisendrähte, die an den Stoßenden zusammengelöthet sind.

Der Kern des Ringes ist, wie es bei Elektromagneten von mächtiger Wirkung zu geschehen pflegt, in einzelnen Umwindungssätzen, welche durch Hintereinanderschaltung mit einander zu einem geschlossenen Leiter verbunden sind, bewickelt.

Fig. 2.



Diese einzelnen Umwindungssätze bilden gewissermaßen die Elemente der Maschine, sowie die einzelnen Plattenpaare die Elemente einer Batterie bilden.

In Fig. 2 sind die wesentlichen Theile der Maschine skizzirt, die Bewickelung des Ringes ist der Deutlichkeit wegen nur schematisch angedeutet.

Der Ring rotirt zwi-

schen den Polen eines fertigen Hufeisenmagneten um seine Axe. Hierdurch wird im weichen Eisenkerne Magnetismus erregt, welcher sich so vertheilt, daß bei A und B die Pole, bei M und M′ die neutralen Punkte entstehen.

Der im Kerne des Ringes entstehende Magnetismus induzirt in der Bewickelung desselben Strom.

Verfolgen wir einen beliebig herausgegriffenen Umwindungssatz auf seinem Wege durch alle Quadranten, so bemerken wir, daß der durch die Bewegung entstehende Strom von A bis M′ eine bestimmt egleichbleibende Richtung hat; sie sei beispielsweise positiv; von M′ bis B wird sie negativ, bleibt von B bis M negativ und wird endlich von M bis A wieder positiv.

Der entstehende Strom bleibt also von einem neutralen Punkte bis zum anderen von gleicher Richtung. Wir wollen die Verbindungslinie der neutralen Punkte MM′, welche senkrecht zur Linie der Pole steht, Theilungslinie nennen, weil sie die Richtung der im Ringe auftretenden Ströme scheidet.

Nehmen wir nun an, daß die gesammte Bewickelung aus 60 symmetrisch um den Ring vertheilten Umwindungssätzen besteht, und daß durch die 30 Sätze oberhalb der Theilungslinie + Strom cirkulirt, so entsteht gleichzeitig in den 30 unteren Sätzen — Strom.

Es gelangt mithin kein Strom zur Erscheinung; die beiden gleichen und entgegengesetzt gerichteten Ströme heben sich auf, wie bei zwei gegen einander geschalteten Batterien von je 30 Elementen (Fig. 3a.). Wird jedoch an die gemeinschaftlichen Polklemmen A und B zweier gegen einander geschalteten Batterien ein äußerer Schließungskreis ACB gelegt (Fig. 3b.), so ist die Gegenschaltung in Parallelschaltung umgewandelt, und es tritt Strom im Schließungskreise auf.

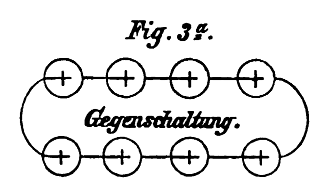
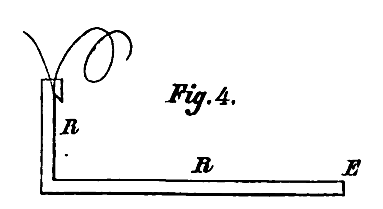


Fig. 3b.

Parallelschaltung.

Genau in dieser Weise macht Gramme den im Ringe seiner Maschine erzeugten Strom äußerlich verwendbar.

Er bringt immer das Ende des einen und den Anfang des nächstfolgenden Umwindungssatzes in leitende Verbindung mit je einer Metallschiene R R (Fig. 2 und 4). Diese Schienen liegen radial in der Ebene des Ringes, sind nahe dem Mittelpunkte rechtwinklig umgebogen und umgeben dann bis zu dem Punkte E hin die Axe des Ringes wie eine Büchse. Gegen dieses System von Schienen, welche durch Ebonit von einander isolirt sind, schleifen an den Punkten mm′, in der Linie der neutralen Punkte federnde Kontaktstücke aus Kupfer (Kollektoren), die, wie Fig. 2 zeigt, mit dem äußeren Schließungskreise in Verbindung gebracht werden. Wird nun die Maschine durch Drehen einer mit der Axe des Ringes durch eine Zahnradübertragung verbundenen Kurbel in Gang gesetzt, so cirkulirt gleichgerichteter Strom von dem einen Kollektor ausgehend durch den äußeren Kreis zurück



nach dem zweiten Kollektor. Die Kontinuität des so erhaltenen Stromes ergiebt sich offenbar aus der ununterbrochenen Bewegung der Maschine und der Kontinuität des Schließungskreises, die dadurch erreicht ist, daß die federnden Kontakte vor dem Verlassen der einen Schiene schon wieder die nächstfolgende berühren. Die Richtung des Stromes hängt von der Rotationsrichtung des Ringes ab.

Die Stärke des Stromes wächst mit der Rotationsgeschwindigkeit. Durch Versuche in England und Frankreich ist diese Proportionalität bis zu einer Rotationsgeschwindigkeit von 3000 Umdrehungen in der Minute nachgewiesen.

Je nach den Zwecken, für welche die Maschinen verwendet werden, ist die Bewickelung zu modifiziren. In der Galvanoplastik und für Beleuchtungszwecke werden bei Anwendung dicken Drahtes die besten Resultate erzielt; in der Telegraphie, wo der äußere Widerstand ein so bedeutender ist, würde dünner Draht zu nehmen sein.

An Stelle von fertigen Stahlmagneten verwendet Gramme neuerdings Elektromagneten, welche durch die Thätigkeit der Maschine selbst erregt werden.

Er schaltet den induzirenden Elektromagneten ohne Batterie, den rotirenden Ring und den elektrischen Empfangsapparat (galvanoplastisches Bad oder elektrische Lampe) in denselben Stromkreis. Da aber der Draht des Elektromagneten neuen Widerstand in den Stromkreis bringt, so bewickelt Gramme den Kern desselben mit kurzem und sehr dickem Draht oder mit Kupferband in 4 bis 5 Windungen.

Vor dem ersten Gebrauch der Maschine ist nur nöthig, unter Ausschaltung des Ringes und des Empfangsapparates aus dem Stromkreise einen starken Batteriestrom durch die Umwindungen des Elektromagneten zu schicken; die nach Entfernung der Batterie zurückbleibende schwache Polarität der Kerne, die durch den Gang der Maschine immer mehr gesteigert wird, genügt für alle praktischen Zwecke.

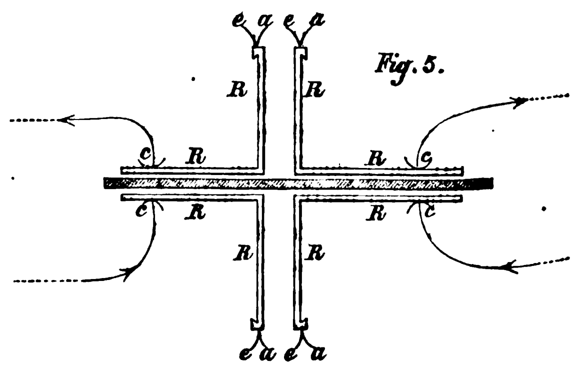
Es ist dies derselbe Vorgang, wie ihn zuerst Siemens zur Konstruktion der bekannten dynamo-elektrischen Maschine verwerthet hat.

An dem Ringe selbst ist bei Apparaten neuester Konstruktion eine wichtige Aenderung vorgenommen.

Gramme verbindet Ende des ersten und Anfang des dritten Umwindungssatzes mit Schiene 1, Ende des dritten und Anfang des fünften mit Schiene 2, Ende des fünften und Anfang des siebenten mit Schiene 3 u. s. f. und legt die Schienen 1, 2, 3 u. s. f. auf die rechte Seite des Ringes.

Entsprechend liegen die Enden der alternirenden geraden Umwindungssätze an Schienen 1a, 2a, 3a u. s. f., welche auf der linken Seite des Ringes angebracht sind.

Die Bewickelung des ganzen Ringes ist also jetzt in zwei von einander isolirte und in sich geschlossene Kreise getheilt, welchen entsprechend auch zwei Paar von einander isolirte Kollektoren angebracht sind; es werden mithin durch dieselbe Maschine zwei getrennte Ströme erzeugt, welche beliebig kombinirt werden können.



In Fig. 5 sind die im Augenblick des Kontaktes an den Kollektoren liegenden

Schienen gezeichnet. Die Kollektoren c sind durch die geschwungenen Linien angedeutet. Der schraffirte Theil ist die Axe des Ringes.

Breguet hält die so umgeänderten Maschinen für bedeutend leistungsfähiger, besonders für Beleuchtungszwecke.

Interessant werden diese Maschinen durch die Möglichkeit der Umsetzung von Elektrizität in mechanische Kraft.

Durch Versuche in England unter Leitung Sabine's ist konstatirt, daß durch bloßes Anlegen einer Stromquelle an die Kollektoren der Ring in Bewegung geräth. Breguet berichtet, daß bei Anlegung einer Bunsen'schen Batterie von 10 Elementen an die Kollektoren der Ring in der Minute 1700 Umdrehungen machte und eine verwendbare Kraft von 5,52 Kilogramm erreicht wurde.

Wichtiger ist jedoch die Anwendung der Maschinen für galvanoplastische und Beleuchtungszwecke.

Gramme baute die erste Maschine dieser Art im Jahre 1872; sie wog 750 Kilogr. und enthielt 4 Elektromagnete. Ihre Leistungen waren durchaus zufriedenstellend; sie lieferte einen Niederschlag von 600 Gramm Silber in der Stunde und bedurfte einer Triebkraft von 75 Kilogr. = 1 Pferdekraft.

Schon die zweite Maschine war um mehr als $\frac{3}{4}$ im Gesammtgewicht reduzirt und ersparte bei gleicher Leistungsfähigkeit 30 pCt. Triebkraft; Vortheile, welche durch eine Aenderung in der Schaltung und geeignetere Vertheilung der Bewickelung erzielt wurden. Die Schaltung des Elektromagneten in den Stromkreis veranlaßte in der Galvanoplastik das störende Auftreten eines Polwechsels bei plötzlichen Stockungen im Gange der Maschine. In dem Augenblicke nämlich, wo ein plötzlicher Stillstand eintrat, ging ein sekundärer Strom aus dem galvanoplastischen Bade durch die Umwindungen der Elektromagneten, deren Polarität er umkehrte.

Diesem Uebelstande wird in der Weise begegnet, daß bei Störungen im Betriebe der Stromkreis automatisch unterbrochen wird. Es geschieht dies durch ein bewegliches Metallstück, welches die Kollektoren mit den Elektromagneten verbindet und, so lange diese letzteren magnetisch sind, leitend an ihnen anliegt, in dem Augenblicke jedoch, wo die Anziehungskraft der Elektromagneten durch Zufälligkeiten im Betriebe aufhört, durch eine Gegenkraft abgeschnellt wird.

Ein sekundärer Strom kann nun nicht mehr entstehen.

Die erste Maschine für Beleuchtungszwecke wurde zu Versuchen auf dem Westminster-Thurme benutzt.

Sie wog 1000 Kilogr., besaß 6 Elektromagneten und 3 Ringe und lieferte ein 900 Flammen entsprechendes Licht.

Sie erhitzte sich jedoch beim Gebrauche und sprühte an den Kontaktstellen Funken.

Die neueren Apparate sind von geringeren Dimensionen; ihr Gesammtgewicht beträgt 180 Kilogr., ihre Leistungsfähigkeit ist gleich 200 Flammen. Die Theilung des Ringes in der oben angegebenen Weise gestattet, mit einer Maschine zwei verschiedene Lichter zu erzeugen, ein Vortheil, der sehr schwer wiegt, da nun ein grelleres Signallicht und mehr Kombinationen der Signale möglich sind.

Ausgedehnte Versuche auf dem Hère-Leuchtthurm haben die Brauchbarkeit der Maschine über allen Zweifel erwiesen, so daß die Erwartung berechtigt ist, daß binnen Kurzem alle größeren Leuchtthürme mit Gramme'schen Maschinen ausgerüstet sein werden.

---

56. Das Württembergische Postwesen im Jahre 1874/75.

Dem Verwaltungsberichte über die Ergebnisse des Württembergischen Postbetriebes im Jahre 1874/75 entnehmen wir folgende Angaben:

Die Zahl der Postanstalten betrug am 30. Juni	1875.	1874.
	476	471
Hiervon waren Postämter	110	110
Postexpeditionen	255	250
Postablagen	111	111

Daneben bestehen in den größeren Postorten 14 Zweig-Postanstalten, so daß im Ganzen 490 Postdienststellen in Württemberg in Thätigkeit sind. Es kam mithin eine Postanstalt im Jahre 1875 auf 39,8, im Jahre 1874 auf 40,2 Quadratkilometer.

Die Zahl der amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen betrug 771, gegen das Vorjahr 28 mehr.

Postbriefkasten waren aufgestellt: 847 in Postorten, 1983 in Landorten, zusammen 2830 gegen 2815 im Vorjahr.

Die Gesammtzahl der im äußeren Postdienst beschäftigten Beamten belief sich

	1875.	1874.
auf Personen	3,886	3,763
Hiervon waren Beamte	1,287	1,236
Posthalter	68	67
Unterbeamte	2,227	2,154
darunter Privat-Unterbeamte	360	357
Postillone	304	306
Der Bestand an Postwagen betrug	642	699
davon waren Eigenthum des Staats	152	212
» der Posthalter und Privatfuhrunternehmer	490	487
An Postpferden waren vorhanden	889	883
Die Zahl der von den Posten auf Landstrecken täglich durchlaufenen Kilometer betrug	8,042	8,318
Extraposten wurden befördert	131	159
	Kilom.	Kilom.
Die Eisenbahnen wurden für Postzwecke benutzt auf täglich	11,999	11,906.
und zwar:		
durch Bahnposten auf	5,824	5,731
durch Post- und Eisenbahnschaffner auf	6,175	6,175
Dampfboote wurden für Postzwecke benutzt auf täglich	483	480,75

Von den Landpostboten wurden bedient:	1875.	1874.
Hauptorte der Landgemeinden	1,462	1,461
Parzellen	7,264	7,269
zusammen Wohnplätze	8,726	8,730

Zurückgelegt werden von den Landpostboten täglich 3,476 Wegstunden, 29½ weniger als im Vorjahr; bei 238 Wegstunden werden Fuhrwerke oder Handkarren benutzt.

Der Verkehrsumfang bei den verschiedenen Beförderungsgegenständen beziffert sich für das Verwaltungsjahr 1874/75 wie folgt:

	Briefe			Drucksachen und
eingegangen:	frankirt.	unfrankirt.	Postkarten.	Waarenproben.
aus dem Inlande	13,104,792	463,140	639,774	1,783,854
Vorjahr	12,113,586	442,890	426,942	1,610,280
aus dem Wechselverkehr	4,984,398	63,144	405,702	1,428,768
Vorjahr	4,898,646	67,500	261,072	1,309,158
aus dem Auslande	937,746	24,570	57,240	361,782
Vorjahr	943,704	23,940	43,254	312,246
abgesandt:				
nach dem Auslande	819,774	35,802	26,532	219,366
Vorjahr	788,760	46,944	15,516	202,914
Befördert im Durchgang vom Ausland nach dem Auslande	108	—	—	—
Vorjahr	36	—	—	—

	1874/75.	1873/74.
Von obigen Briefsendungen waren eingeschrieben	422,064	363,996
Außerdem wurden portofrei befördert	3,509,946	3,493,062
Gesammtzahl der beförderten Zeitungsnummern	26,164,351	23,526,006

	Packete ohne Werthangabe.	Briefe und Packete mit Werthangabe.	Werthbetrag.
eingegangen aus dem Inland:	Stück.	Stück.	Fl.
portopflichtig	1,996,704	569,340	111,573,702
Vorjahr	1,831,554	697,086	126,750,078
portofrei	209,628	277,254	58,594,104
Vorjahr	225,792	262,170	61,914,564
aus dem Wechselverkehr	605,682	336,258	90,224,406
Vorjahr	433,674	352,458	75,362,796
aus dem Auslande	16,218	35,298	8,144,280
Vorjahr	18,954	36,126	8,899,776
abgesandt nach dem Auslande	38,358	23,472	5,621,094
Vorjahr	29,178	23,256	9,044,622
befördert im Durchgang vom Auslande nach dem Auslande	468	468	71,406
Vorjahr	108	774	1,417,914

Postvorschußsendungen.

eingegangen	1874/75. Stück.	1874/75. Betrag. Fl.	1873/74. Stück	1873/74. Betrag Fl.
aus dem Inlande....	357,048	1,208,898	383,292	1,552,644
aus dem Wechselverkehr	67,068	407,916	71,514	417,780
aus dem Auslande...	5,760	45,062	7,632	39,420
abgesandt				
nach dem Auslande ..	16,866	132,312	9,792	59,436

Postanweisungen.

nach bz. aus	Einzahlungen. Stück.	Einzahlungen. Betrag. Fl.	Auszahlungen. Stück.	Auszahlungen. Betrag. Fl.
Württemberg..........	574,582	13,972,771	574,582	13,972,771
Bayern.............	44,194	1,397,889	71,546	2,378,006
Luxemburg	61	2,401	463	26,356
Reichs-Postgebiet......	136,192	4,971,308	169,489	5,440,983
Amerika	524	27,331	2,393	101,855
Belgien	213	6,670	108	2,323
Constantinopel	11	558	252	17,347
Dänemark............	43	1,086	176	9,956
England	321	13,487	668	22,167
Helgoland	1	9	—	—
Italien	636	23,990	522	25,653
Niederland	157	5,070	94	2,427
Norwegen	10	413	42	1,027
Schweden	9	174	80	2,733
Schweiz	4,446	152,850	13,189	377,092
Oesterreich } vom 1. Febr.	1,116	30,109	1,335	33,096
Ungarn . } 1875 ab	102	3,264	196	6,272
Summe	762,618	20,609,379	835,135	22,420,064
Von diesen Postanweisungen wurden auf telegraphischem Wege übermittelt	3,591	251,447	2,148	128,518

Gegenüber dem Vorjahr mit einem Umsatz beim Postanweisungsverkehr von 31,385,699 Fl. 28 Kr.
hat sich der Geldumsatz für 1874/75 mit .... 43,029,443 » 4 »

vermehrt um ..... 11,643,743 Fl. 36 Kr.

Es ergiebt sich somit eine Abnahme bei den Geld- und Werthsendungen, dagegen eine entsprechende Zunahme des Postanweisungsverkehrs. Ebenso steht der Verminderung der Postvorschußsendungen eine Vermehrung der Postaufträge gegenüber.

Postaufträge.

	1874/75. Stück.	1874/75. Betrag. Fl.	1873/74. Stück.	1873/74. Betrag. Fl.
eingegangen aus dem Inland ..	15,390	1,131,012	4,968	448,416
aus dem Wechselverkehr	23,400	1,962,306	11,916	824,382
Summe	38,790	3,093,318	16,884	1,272,798

Personenverkehr.

Gesammtzahl der mit den Posten gereisten Personen	650,661
Vorjahr	708,253

Unbestellbare bz. unanbringliche Briefe und Päckereien aller Art kamen im Etatsjahr 1874/75 in folgendem Umfange vor:

Unbestellbare Briefsendungen, welche dem Aufgeber wieder zugestellt werden konnten:

	im Jahre 1873/74.	für 1874/75. pCt. der Gesammtzahl.
27,641 frankirte Briefe gegen	28,396	0,117
4,221 unfrankirte Briefe gegen	5,523	0,766
425 eingeschriebene Briefe gegen	377	0,106
Unanbringliche Briefsendungen, welche verbrannt wurden:		
5,907 frankirte Briefe gegen	6,134	0,025
1,526 unfrankirte Briefe gegen	1,578	0,277
41 eingeschriebene Briefe gegen	36	0,010
Unbestellbare Packete und Werthsendungen:		
452 Stück ohne Werthangabe gegen ...	504	0,017
143 Stück mit Werthangabe gegen	193	0,015

Die Einnahmen der Württembergischen Postverwaltung beliefen sich:

	1874/75. Fl.	1873/74. Fl.
auf	2,409,672	2,366,211
Die Ausgaben auf	2,398,697	2,299,379
mithin der Ueberschuß auf	10,975	66,832
Die Hauptposten der Einnahme bilden		
das Porto und Franko für Brief- und Fahrpostsendungen	1,840,545	1,786,901
das Personengeld und Ueberfrachtporto .	316,608	335,400
die Zeitungsgebühren und das Zeitungsbestellgeld	125,967	117,523
Von den Ausgaben entfallen auf		
allgemeine Verwaltungskosten	112,694	115,661
Gehalte, Tagegelder, Amtskosten	1,296,288	1,232,670
Beförderungskosten	735,221	688,684

57. Zur Geschichte des Postwesens in Pommern unter der schwedischen Herrschaft.

Von Herrn Postsekretär Quetsch in Mainz.

Nach dem Tode des Herzogs Bogislaw XIV. von Pommern (1637), mit welchem das pommersche Herrschergeschlecht erlosch, hielten die Schweden dieses Land, unbekümmert um die Erbverträge zwischen Pommern und dem Hause Brandenburg, besetzt und betrachteten es als schwedische Provinz.

Schweden führte mit seinen Gesetzen u. s. w. auch sein Postwesen ein. Der König betrachtete dasselbe »als ein ihm allein zustehendes Regale«.[1]) Diesem Grundsatz gemäß wurde auch in der Stadt Stralsund, welche bis dahin ihr eigenes Postwesen hatte, eine Staatspostanstalt eingerichtet. Die Stadt legte zwar Verwahrung dagegen ein, jedoch ohne Erfolg. König Karl ließ derselben auf ein von dem Deputirten der Stadt, dem Rathsverwandten Johann Hagemeister, eingereichtes Memorial eine Resolution (d. d. Stockholm, den 30. September 1681) folgenden Inhalts zugehen:

»Das Postwesen haben Ihro königl. Majestät, als ein Ihro, dem Landesherrn, allein zuständiges Regale, billig zu sich nehmen lassen: bevorab, weil die Stadt kein Documentum ihrer rechtmäßig acquirirten Possession, noch daß es ihr von denen Herzogen jemals concediret und vergönnet, produciren und beybringen können; und ob zwar die Stadt solch Regale eine Zeitlang excerciret, ist doch noch in so entfallenem Gedächtniß nicht, daß man sich nur der laufenden Bothen bedienet, und so gar nicht von undenklichen Jahren, als die Posten erst in Deutschland auf den jetzigen Fuß eingerichtet worden, und läuft diese der Stadt vorgeschützte Gewohnheit auch nicht allein wider alle disfalls ergangenen Kaiserlichen Edicta, sondern auch schnurstraxs wider die, durch die Königl. Commissarien Ao. 1651 zu Wolgast geschehene Reservation: wird demnach die Stadt mehreren Beweis beybringen, und darthun müssen, daß ihr das Jus Postarum competire und gehöre; unterdessen lassen J. K. Majestät damit in gegenwärtigen Stande beruhen, wie es von Ihren Commissarien veranlasset, sind aber sonst allerwege in Gnaden geneigt, die Stadt bey ihrem wolhergebrachten und genugsamen verificirten Privilegien und Gewohnheiten, so weit dieselbe Wohlstand und Aufnehmen in Handel und Nahrung zielen und angesehen seyn, zu vertheidigen«[2]).

Damit war die Stadt Stralsund jedoch nicht zufrieden. Sie suchte vielmehr wiederholt ihr vermeintliches Recht geltend zu machen; allein in einer Resolution vom 21. Mai 1685 wurde ihr von der Regierung der Bescheid:

»Daß J. K. Majestät in den, von der Stadt abermalen angeführten Rationes von der Erheblichkeit nicht finden könne, daß Sie derenwegen solch Ihr zustehendes Regale wieder aus den Händen geben sollte.«

»Damit aber auch die Stadt und Bürgerschaft, des Postmeisters halber, so viel mehr versichert seyn könne, indem sie dann und wann Gelder und andere Prätiosa der Post anvertrauen müssen«, wurde zugleich verfügt, »daß der jedesmal zu

---

[1]) Dr. J. C. Dähnert: Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landesurkunden, Gesetze, Privilegien und so weiter. Stralsund 1769. Bd. II. S. 180.
[2]) Dähnert a. a. O. Bd. II. S. 180.

bestellende Postmeister in Stralsund, für eine gewisse Summe Caution zu stellen gehalten seyn solle; ehe ihm erlaubet, selben Dienst anzutreten: und soll die Regierung, wann sie der Stadt Vorschlag darüber vernommen, gesagter Caution halber etwas Gewisses determiniren.«[1])

Die Stadt hatte also ihren Zweck nicht erreicht; die Staatsposten blieben bestehen.

Die fahrenden Posten wurden damals von dem Publikum stark benutzt. Die in Stralsund ankommenden Posten (Fahrposten) sahen, »durch die aufgeladenen Koffers und Paquets, welche zuletzt zu groß wurden, aus wie ungeheuere Frachtwagen.«[2]) Auf eine Vorstellung der städtischen Behörde bei der Regierung, daß dadurch dem allgemeinen Verkehr geschadet werde, und »daß, zu Beförderung des Commercii und der Correspondenz, absonderlich die Anordnung kleiner Postwagen sehr dienlich seyn würde«, ließ der König Friedrich (Resolution vom 19. Dezember 1720) antworten, »daß er hinfüro solche Anstalt verfügen lassen werde, daß die Postwagen nur auf 4 Personen eingerichtet werden, und kein Passagierer mehr als 50—60 Pfund frey mit sich nehmen, sondern das übrige bezahlen müsse; was aber die Kauf- und Kramgüter betrift, so etwa mit der Post ankommen möchten, so wollen J. K. Majestät gnädige Vorsehung thun, daß vermuthlich wegen der künftigen kleinen Post-Caleschen wenig dergleichen Güter gesandt werden dürften.«[3])

Obschon in Schwedisch-Pommern eine förmliche Post-Gesetzgebung nicht vorhanden war, so bestrebte sich die Regierung, das Postwesen durch Erlasse, Verordnungen u. s. w. möglichst zu regeln.

Durch Verfügung vom 10. Januar 1699 wurde das gesammte Postwesen »in Sr. Majestät deutschen Provinzen« dem Königl. Canzeley-Collegio und der Königl. Ober-Post-Direktion in Stockholm unterstellt.«[4])

Den »Postbedienten«, ferner den Postillonen, Postbauern und Postknechten wurde im Dienst, d. h. wenn sie mit Posthorn und Postschild versehen waren, durch Verordnung vom 8. Mai 1690, 29. Mai 1691 und 23. Juni 1704 Königlicher Schutz und Schirm zugesichert.[5])

Wurde Jemand »auf frischer That betroffen, oder mit Zeugen zureichlich überführet, daß er Postbediente in Amtsverrichtungen mit Schlägen überfallen oder angetastet, oder sonst etwas Gewaltthätiges zugefüget« hatte, »derselbe sollte als Fried- und Bundbrüchiger am Leben gestrafet werden; jemand, der sie mit Schmähworten oder Schimpfen angreifet, derselbe sollte mit doppelter Strafe, welche sonsten die Rechte in sollchen Fällen verordnen, beleget werden.«[6]) Dagegen mußten sich aber auch die Postbedienstete, besonders die Postillone bei Vermeidung strenger Strafe gegen das Publikum höflich, bescheiden und dienstfertig erzeigen.[7]) Begegnete einem »Postwagen auf der Straße jemand, so mußte, wenn der Postillon ins Horn blies, der Betreffende ausweichen, wenigstens den halben Weg einräumen bey 100 Rthlr. Strafe jedesmal.«[8])

---

[1]) Dähnert a. a. O. Bd. II. S. 190.
[2]) Ebendaselbst Bd. II. S. 210.
[3]) Ebendaselbst Bd. II. S. 210.
[4]) Ebendaselbst Bd. I. S. 719; ferner Bd. III. S. 1023, 1027, 1036 u. 1039.
[5]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1025, 1036, 1042.
[6]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1037.
[7]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1025.
[8]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1029.



Die Postillone sollten überall — wo es nöthig war — auf das Bereitwilligste unterstützt werden.

Die fahrenden Posten hatten das Vorrecht, allein Personen befördern zu dürfen. Den Privat-Fuhrleuten war es besonders streng untersagt (für jede Person pro Station 4 Rthlr. Strafe) »Personen zu befördern, welche des Vermögens waren, die Post zu bezahlen.«[1]) Eine Beförderung durch Letztere durfte an Posttagen erst dann eintreten, »wenn der Postwagen vorhero seine völlige Fracht bekommen, oder der Postführer seinen freywilligen Consens dazu« gegeben hatte.[2]) An Tagen, an welchen die Post nicht ging, war es derselben dann gestattet »eine Reise zu thun, wenn sie vorher auf dem Postamte Anzeige hiervon machten und einen Passir-Zettel lösten (für jede Person 2 Schill.).«[1])

Dem Mißbrauch des öfters stundenlangen Aufenthalts der Postwagen »bei den Relais, Wirthshäusern und Krügen, wodurch dieselben öfters gar sehr retartiret wurden«, sollte durch Verordnung vom 8. November 1704 entgegen getreten werden. Durch dieselbe wurde den Passagieren zur Kenntniß gebracht, daß sie auf ein, vom Postillon gegebenes Zeichen mit dem Horn sich zur Reise bereit halten mußten, wenn sie sich nicht der Gefahr aussetzen wollten, zurückgelassen zu werden.

Die Einnahmen an Personengeld und Porto für Packete bezog der Posthalter. Die Postkasse erhielt nur eine im Voraus verabredete Summe.[3])

Die Taxe für Personenbeförderung und Packete war amtlich festgesetzt.

War das Erträgniß auf einer Strecke zu gering, so daß dasselbe die Kosten nicht deckte, so mußte die Postkasse das Fehlende zuschießen.[3])

Die Fahrten der Posten waren den »Post-Bauern« (Posthaltern) übergeben und diese verpflichteten sich, die »Felleisen mit Briefen« unentgeltlich zu befördern.[4])

Da nun auf den pünktlichen Gang der Posten großer Werth gelegt wurde, so gewährte man den Postbauern besondere Vorrechte. Eine bezügliche Verfügung der Regierung vom Jahre 1704 bestimmt, daß »den Postbauern beispielsweise bey Krankheit zur richtigen und sicheren Postfahrt, und zu der Hauswirthschaft behöriger Unterhaltung, ohne jemands An- oder Zusprechen, wenigstens zween Knechte und ein oder mehr tüchtige Jungens auf der großen Heerstraße, woselbst eine schwere Postfahrt viermal in der Woche gehet, und ein Knecht mit ein oder mehr tüchtigen Jungens auf dem Dorfwege gegeben werden sollte. —«[5])

Außerdem waren dieselben, wenn sie Durchzugssteuern 2c. bezahlten, »von Einquartirung, Vorspann und Bewirthung gänzlich befreyt.« —[5])

Die reitenden Posten durften die Postbauern nicht »mit Frauens-Personen, sondern mit hurtigen Knechten« abfertigen und bestellen lassen.[5])

Was den Dienstbetrieb, das Beförderungswesen u. s. w. anlangt, so gab es reitende und fahrende Posten. Von den fahrenden Posten war schon in Vorstehendem die Rede. Mittelst derselben wurden sowohl Briefe, als Packete, besonders aber Personen befördert. Die reitenden Posten dienten dagegen ausschließlich der Briefbeförderung.

---

[1]) Verfügung vom 3. August 1747. Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1045.

[2]) Verfügung vom 1. Januar 1700. Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1025. (Beiwagen wurden nicht gestellt.)

[3]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1025.

[4]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1025.

[5]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1037.

»Sachen, welche ordinaire Briefe zerscheuern u. s. w. durften bey der reuthenden Post nicht befördert, auch in kein Felleisen gelegt werden.« (Post-Ordnung vom 12. März 1709.)[1])

Alle zu versendenden Gegenstände wurden in Karten speziell eingetragen. »Verlangte jemand Quittung oder Attest über einen abgegangenen Brief (Einschreibbrief), so gehört demselben auch darin, seine Erkenntniß gegen den Postmeister für seine gehabte Mühe, sehen zu lassen.«[2])

Briefträger gab es damals noch nicht; die Briefe mußten vielmehr auf dem Postbüreau abgeholt werden.[2]) Um den abholenden Correspondenten sowohl als den Beamten Erleichterung zu verschaffen, bestimmte die Post-Ordnung vom Jahre 1709, »daß die ankommenden Karten an Werkel-Tagen von 8—½12 V. M., Nachmittags von 2—5 Uhr, an Sonn- und Festtagen von 11—12 Uhr Mittags aushängen sollten; dann mußten dieselben als Document und Rechnung verificiret und aufbewahrt werden.«[3])

Der Postmeister »oder in dessen Vertretung ein im Postwesen erfahrener geschickter Mensch, für den er respondiren muß« mußte »an Werkel-Tagen von 8 Uhr Morgens bis Mittags, Nachmittags bis 7 Uhr im Post-Comptoir anwesend sein. Eine Ausnahme trat während der Zeit der Betstunde und der Predigt ein; alsdann war das Comptoir geschlossen. Die in der Nacht abgehenden und ankommenden Posten mußten jedoch abgefertigt bz. abgenommen werden.[2])

Der Zutritt des Publikums in die dienstlichen Räume war strengstens untersagt. Die Beamten mußten mit demselben am »Fenster-Schalter« verkehren.

Als im Jahre 1710 in Pommern die Pest herrschte, durften die Beamten mit dem Publikum nur »durch ein in der Thür angebrachtes Loch verkehren.«[4])

Eine Königliche Verfügung vom 28. November 1710, betreffend die Briefe »bey contagieusen Zeiten«, verordnete ferner, daß die Briefe möglichst ohne Couvert und nicht in Packetform aufzuliefern seien. Das Briefpapier sollte vor der Benutzung in starken Essig gelegt werden. Im Uebrigen mußten auch sowohl die abgehenden als die ankommenden Briefe nochmals mit Essig bestrichen, auf einem Drahtgitter getrocknet und mit einem bestimmt vorgeschriebenen Räucherpulver beräuchert werden. Eine gleiche Behandlung erfuhren die Briefbeutel.

Die Obrigkeiten der Städte sollten, um der richtigen Ausführung der Vorsichtsmaßregeln sicher sein zu können, zubereitetes Papier zum Verkauf bereit halten.

Die Postillone lösten sich damals nicht an den Poststationen ab, sondern vor den Städten. Zu dem Zweck waren vor den Städten Greifswald, Anklam, Demmin, Ueckermünde, Stettin und Stralsund Hütten oder Buden aufgeschlagen. Die fahrenden Posten wurden eingestellt.[5])

Aus diesen Vorsichtsmaßregeln erhellt, welchen Werth man auf den ungestörten, regelmäßigen Gang und auf die ununterbrochene Thätigkeit der Post legte.

Das Briefporto betrug nach der, am 1. Januar 1700 herausgegebenen Taxe für einen 1 Loth schweren Brief:

---

[1]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1041.
[2]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1040.
[3]) »Briefe nach Landorten sollte der Postmeister durch Gelegenheit besorgen lassen.« Die Empfänger hatten den Botenlohn, wenn solcher beansprucht wurde, zu tragen. (Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1041.)
[4]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 916.
[5]) Ebendaselbst Bd. III. S. 914.



von Stralsund nach Greifswald, Bergen und Barth 1 Schill. Vorp., nach Damgarten 1½ Schill., nach Rostock 2 Schill. Vorp. (hiervon bekam »die Rostocker Post« 1 Schill.); nach Anklam, Wolgast und Demmin 2 Schill., nach Ueckermünde 3 Schill., nach Stettin 4 Schill.;

von Greifswald nach Anklam, Wolgast, Demmin und Stralsund 1 Schill., nach Ueckermünde, Bergen, Barth und Damgarten 2 Schill., nach Stettin und Rostock 3 Schill. (hiervon bekam die Rostocker Post 1 Schill.);

von Anklam nach Ueckermünde, Demmin, Wolgast und Greifswald 1 Schill., nach Stettin und Stralsund 2 Schill., nach Bergen, Barth und Damgarten 3 Schill.;

von Stettin nach Ueckermünde 1 Schill., nach Anklam 2 Schill., nach Demmin, Wolgast und Greifswald 3 Schill., nach Stralsund 4 Schill., nach Bergen, Barth und Damgarten 5 Schill.;

von Demmin nach Anklam und Greifswald 1 Schill., nach Ueckermünde, Wolgast und Stralsund 2 Schill., nach Stettin, Bergen, Barth und Damgarten 3 Schill.;

von Ueckermünde nach Stettin und Anklam 1 Schill., nach Demmin, Wolgast und Greifswald 2 Schill., nach Stralsund 3 Schill., nach Bergen, Barth und Damgarten 4 Schill.

Betrug das Gewicht eines Briefes mehr als 1 Loth oder 1 Quent, so wurde das Doppelte der vorstehenden Taxe erhoben.

Kleine Packete mit Akten, welche mit der Briefpost zur Versendung gelangten, kosteten bis zum Gewicht von 5 Loth volles Briefporto; für weitere 5 Loth wurde die Hälfte und für die, dieses Gewicht überschießenden Gewichtstheile das Drittel desselben erhoben.

Der Fahrpreis auf den fahrenden Posten betrug für eine Person pro Meile 8 Lübschillinge. [1])

Jedem Passagier war anfangs 40—50, dann 50—60 Schalpfund Freigepäck zugestanden.

Die Taxe für Packete und Sachen war Folgende: [2])

Es kostete:	Entfernung.	1 Pfd.	1—10 Pfd.	10—30 Pfd.	30—50 Pfd.	100 Thlr. in Silbermünzen.	100 Dukaten.	100 Werth.
	Meilen.	Schillinge Vorp.						
zwischen Stralsund und Rostock ...	9	6	3	2	1	16	2	12
» » » Greifswald	4	3	1½	1	½	4	6	4
» » » Anklam ..	8	6	3	2	1½	8	12	8
» » » Stettin...	18	12	5	3	1½	16	24	16
» Anklam » Wolgast ..	4	3	1½	1	½	4	6	4

[1]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1026.

[2]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1026 und 1027.



Briefe, Gelder, Pretiosa und Packete unter 25 Pfund durften nur durch die Post Beförderung erhalten. Den Behörden war zwar gestattet, Briefe durch »Kanzeley-Boten« zu versenden; diese Briefe mußten jedoch Sachen betreffen, für welche die genannten Boten »expresse verordnet und committiret« waren.[1])

Eine Befreiung vom Porto fand in der Regel nicht statt. Das Briefportofreithum genoß nur die Königl. Regierung bezüglich des amtlichen Schriftenwechsels, ebenso das Königl. Tribunal zu Wismar und seit 1695 der General-Superintendent im amtlichen Verkehr mit den Predigern u. s. w.[2])

Die Königl. Regierung und das Tribunal zu Wismar mußten »Freybrief-Bücher« führen, in welche jeder dienstliche Brief, der mit der Post Beförderung erhalten sollte, eingetragen werden mußte.[3]) Diese Briefe waren mit der Bezeichnung »Freybrief« zu versehen.

Der Postmeister vermerkte hierauf das ermittelte Gewicht des Briefes und den Betrag des Portos in dem genannten Buch. Am Schluß eines jeden Jahres wurden die Einträge »collationiret, summirt und verificiret«, das Buch selbst, unterschrieben, an das Post-Comptoir abgeliefert; dieses sandte es an den »O. Postdirekteur und Cammerier in Pommern«, welcher dasselbe nochmals prüfte.[4]) — Der Secretarius sollte »genaue Aufsicht haben, ob er nicht einigen Mißbrauch und Abus dabey gewahr werde.« Jeder Unterschleif wurde streng bestraft[5]) (Dienstentlassung und 12 Rdlr. Geldstrafe).

Für Dienstbriefe, welche fremdes Postgebiet berührten und für welche also fremdes Porto zu zahlen war, vergütete die Regierung der eigenen Postverwaltung eine Pauschalsumme. Reichte diese Summe zur Deckung des aufgekommenen fremden Portos nicht aus, so wurde der Fehlbetrag nachträglich ersetzt.[4])

Andere Königl. Behörden mußten jedes halbe Jahr an das Tribunal oder an die Regierung Rechnung über verausgabtes Briefporto einsenden, worauf Rückerstattung aus der Postkasse erfolgte.[6])

Das Porto für Briefe in Armensachen-Angelegenheiten wurde aus der »Bothen- und Armen-Büchse« bezahlt.[7])

War wegen mißbräuchlicher Benutzung der Freibriefe u. s. w. Gericht abzuhalten, so hatte »der Postmeister den Vorsitz und dieser adjungiret sich zweenn aus des Raths Mittel nebst dem Stadt-Notarius.«[8]) Von den Rechts-Erkenntnissen war dem Ober-Postdirektor Mittheilung zu machen.[9])

Die im Postdienst stehenden Personen durften bei einer Strafe von 6 Thlr. für jedes Loth keine Briefe besorgen, welche nicht bei der Post aufgeliefert waren, es sei denn, daß sie mit einem Zeichen des Postmeisters versehen und auf das Land bestimmt gewesen wären. Wurden diesen Bediensteten jedoch auf ihrer Reise — 1 Meile von der Stadt — verschlossene Briefe zur Beförderung übergeben, so

---

[1]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1034.
[2]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1024 und 1029.
[3]) Ebendaselast Bd. III. S. 1030.
[4]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1031 und 1032.
[5]) Sogar der Versuch wurde mit Geldstrafe belegt (im ersten Fall 12 Thlr., dann das Doppelte).
[6]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1029.
[7]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1031.
[8]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1041.
[9]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1035.

durften dieselben nicht zurückgewiesen werden; sie mußten vielmehr entgegengenommen und bei der nächsten Poststation aufgegeben werden.[1])

Offene Fracht- und Adreßbriefe waren von diesen Bestimmungen ausgenommen.

Einer Visitation von Seiten Befugter durfte der Postillon bei einer Strafe von 20 Rdlr. und Verlust des Dienstes keine Weigerung entgegensetzen. — Ebenso wurden die Passagiere gewarnt, Briefe und Packete bei ihren Reisen mitzunehmen, oder gar den Unterschleif der Postillone durch Hehlerei zu unterstützen.

Daß Unterschleif durch Passagiere häufig vorgekommen sein mag, geht daraus hervor, daß gesagt wird »sie seynd manigmal mehr damit (Briefen u. s. w.) belastet, als die Post-Felleißen selbsten.«[2]) Nach dem im Jahre 1747 erlassenen Reglement war auf jedes Loth derart beförderter Briefe eine Strafe von 10 Rdlr. gesetzt; Gelder wurden confiscirt und der bei der Unterschlagung Betroffene hatte außerdem noch 10 Prozent des betreffenden Betrages als Strafe zu bezahlen.

Dieselbe Strafe war festgesetzt, wenn durch Zusammenpacken von Packeten, Geldern u. dgl. die Bestimmung bezüglich der dem Postzwang unterliegenden Gegenstände (bis zum Gewicht von 25 Pfund) umgangen werden sollte.[3])

Von diesen Strafgeldern erhielten: »$\frac{1}{3}$ die Postkasse, $\frac{1}{3}$ der Beschläger und $\frac{1}{3}$ die Armen.«

Ueber das vereinnahmte Briefporto legte der Postmeister dem »Cammerier über das Postwesen« eine Nachweisung vor und lieferte — »nach Abzug der Löhne und Expensen — wie in Schweden —« den Restbetrag an die allgemeine Postkasse ab (Verordnung vom 1. Januar 1700).[4])

Für Werthgegenstände bestand Declarationszwang. Auf der Versendung nicht angegebenen Geldes stand eine Strafe von 10 Prozent des versandten Betrages. Das Beipacken von Briefen in Packete war bei einer Strafe von 10 Rdlr. für je 1 Loth verboten.[5])

Die Scheingebühr betrug 3 Schill. Verluste in Folge mangelhafter Verpackung wurden nicht ersetzt.[5])

Für Passagiergepäck übernahm die Post keine Garantie. Die »Wagen-Meister und Litzen-Brüder« waren jedoch angewiesen, dasselbe gut zu verwahren. — Empfing ein Wagenmeister Trinkgeld für abgegebene Passagierstücke, so übernahm er hiermit auch die Verantwortlichkeit für dieselben.[5])

Zur Unterhaltung geregelter Verbindungen von Schweden und dessen Besitzungen in Deutschland gingen zwischen Stralsund, auch Wittow und Ystadt, die Königlichen »Post-Jagdten«.

Nach der Taxe vom 25. Januar 1747 kostete

	von Stralsund,		von Wittow	
	nach Ystadt:			
	Rdlr.	Schill.	Rdlr.	Schill.
ein Herr, Frau oder Junker	3	21	3	5
» kleines Kind	1	12	1	6
» Kind von 10 oder 12 Jahren	1	42	1	33

[1]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1024.
[2]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1028.
[3]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1035.
[4]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1025 und 1026.
[5]) Ebendaselbst Bd. III. S. 1046.



	von Stralsund nach Ystadt:		von Wittow nach Ystadt:	
	Rdlr.	Schill.	Rdlr.	Schill.
ein Diener oder Mädgen (in Diensten)	2	39	2	26
» » » » (nicht in Diensten)...	2	—	2	—
» Unter-Officier, Handwerksmann, desgleichen, — Gesell oder Frau	2	24	2	12
» Kind von dergl. Leuten von 10—12 Jahren	1	12	1	6
noch kleinere Kinder	—	40	—	36
ein permittirter Soldat u. dergl.	1	12	1	6
» Kind von dergl. Leuten	—	30	—	27
» ganz verdeckter Wagen	6	—	5	—
» halb » » sogen. Chaise......	4	24	3	36
» Postwagen	3	—	2	24
» Karren	1	24	1	12
» Pferd	4	24	3	18
eine große Packkiste	1	24	1	12
» kleine »	—	36	—	30
» Schachtel, kleine Lade oder Päckchen	—	9	—	7
u. s. w.				

Diese Yachten wurden auch auf Wunsch des Publikums zu »Extra-Reisen«, bz. Ueberfahrten abgelassen. Für die Benutzung derselben war für die Strecke zwischen Stralsund und Ystadt der Betrag von 75 Rdlr., zwischen Wittow und Ystadt 62 Rdlr. 24 Schill. zu entrichten.[1])

Der König von Preußen hatte den Plan, derartige preußische Postyachten von Stettin (Stettin nebst Vorpommern war im Frieden zu Stockholm — 21. Januar 1720 — an Preußen abgetreten) nach schwedischen Häfen anzulegen, die schwedische Regierung jedoch widersetzte sich den Absichten des Königs. So war der Plan nicht durchzuführen.[2])

Durch die Gebietsverluste Schwedens in Deutschland wurde der Wirkungskreis des schwedischen Postwesens immer mehr beschränkt. Und als nach dem Sturz Napoleon I. der letzte Theil der schwedischen Besitzungen in Deutschland (Schwed.-Pommern) an Preußen übergegangen war, eröffnete die preußische Post daselbst ihre Wirksamkeit.

II. Kleine Mittheilungen.

Mitwirkung der Postverwaltung bei dem Sparbankbetriebe in den Niederlanden. Die Niederländische Postverwaltung ist, um dem Publikum größere Bequemlichkeit bei dem Einbringen und Abheben von Spareinlagen zu bieten, durch Königlichen Beschluß ermächtigt worden, einen Theil der Geschäfte der Sparbanken, sofern dieselben dies wünschen, durch die Landes-Postanstalten verrichten zu lassen. Von den Sparbanken in den Niederlanden haben 49 sich bereit erklärt, von dieser Begünstigung Gebrauch zu machen, und ist mit denselben ein, vom 1. Mai

[1]) Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 151, 152.
[2]) Dähnert a. a. O. Bd. III. S. 1044.



dieses Jahres ab, gültiges Abkommen getroffen worden, wonach die Landes-Postanstalten zukünftig bei dem Sparbankbetriebe in der Weise mitwirken werden, daß sie die Anmeldungen zum Beitritt, sowie die Spareinlagen annehmen und an die Sparbanken weiter befördern, sowie auf Veranlassung der letzteren die Rückzahlungen an die Sparenden leisten. Aller Geldverkehr erfolgt mittelst Postanweisungen.

Auf die inneren Angelegenheiten der Sparbanken erhält die Postverwaltung keinen Einfluß. Es läßt sich indeß voraussehen, daß derselben für ihre Mühwaltung aus den Mehreinnahmen an Portogebühren ꝛc. ein nicht unbeträchtlicher Vortheil erwachsen wird.

Die mexicanische Post im Jahre 1874/1875. Einem Artikel des in Buenos-Aires erscheinenden »Correo Argentino« über den von der mexicanischen Postverwaltung für das Rechnungsjahr 1874/1875 veröffentlichten Rechenschaftsbericht entnehmen wir folgende Angaben.

Chef der mexicanischen Verwaltung ist Sennor D. P. de Garay y Garay.

Es bestanden im vorerwähnten Jahre 824 Postanstalten, darunter 53 Aemter erster Klasse.

Zur Versendung kamen über 5 Millionen Correspondenz-Gegenstände, nämlich über 2 Millionen Briefe, etwa 18,000 Einschreibsendungen, 770,000 portofreie Sendungen und gegen 2½ Millionen Drucksachen.

Auffällig ist die im Verhältniß zur Gesammtbriefzahl große Zahl der portofreien Sendungen; dieselben sind jedoch für die Verwaltung keine allzu schwere Last, da die Post von den Behörden der einzelnen Staaten der Republik für die geleisteten Dienste Pauschalvergütungen erhält; nur Sendungen in Bundes-Angelegenheiten sind gänzlich portofrei.

Im genannten Jahre beliefen sich die Einnahmen auf rund 900,000 Peseta,
die Ausgaben » » 730,000 »
mithin blieb Ueberschuß . 170,000 Peseta.

(1 Peseta = 0,83 Mark.)

Mexico ist hiernach die einzige aller amerikanischen Postverwaltungen, welche einen Ertrag gewährt, und zwar in der beträchtlichen Höhe von 19 pCt. der Einnahmen.

Die Ursache dieses günstigen Verhältnisses sucht der Berichterstatter des »Correo Argentino« in folgenden Umständen:

1) Billigkeit der Beförderungsweise der Post (fast ausschließlich durch Fußboten, deren Bezahlung eine überaus geringe ist);
2) hohe Tarife für Drucksendungen und Briefe.

Daß der letztere Umstand indeß auch seine Bedenken hat, geht aus einer anderen Angabe des Berichts hervor, wonach der Briefschmuggel, namentlich in den Hafenstädten und bei den Sendungen nach dem Auslande, in Mexico in hoher Blüthe steht. Es ist sogar eine völlig organisirte Privatpost vorhanden, die eigene Agenturen an verschiedenen Orten des Landes unterhält, und die Frankirung mittelst Marken der Vereinigten Staaten von Amerika bewirkt.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



// Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 13. Berlin, Juli. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

58. Die Ergebnisse der italienischen Telegraphenverwaltung im Jahre 1874.

Von Herrn Telegraphensekretär **Billig** in Berlin.

Die Relazione statistica sui telegrafi del regno d'Italia nell' anno 1874 legt beredtes Zeugniß ab von dem rüstigen Vorwärtsstreben, das sich auch in diesem Zweig der Verwaltung des jungen Einheitsstaates geltend macht. In Form eines ziemlich starken Quartbandes enthält dieser Bericht die ausführlichsten Mittheilungen über alle Veränderungen, die in Bezug auf die Telegraphen-Verkehrsverhältnisse im Innern und nach dem Auslande eingetreten sind, bietet eine ansehnliche Menge gut geordneten statistischen Materials, das er auch theilweise trefflich zu verwerthen weiß.

Im Folgenden soll das Wissenswertheste aus diesem Bericht mitgetheilt werden.

Was zunächst die Telegraphen**linien** anbelangt, so wurden dieselben gegen den Stand von 1873 mit 20,192 Kilometern um 971 Kilometer vermehrt, so daß Ende 1874 ihre Länge = 21,163 Kilometer war. Eine dem Bericht beigegebene graphische Darstellung zeigt, wie die Linienlänge seit 1861 von 8000 auf 21,163 Kilometer gewachsen ist, wonach im Durchschnitt auf jedes Jahr ein Zuwachs von 940,2 Kilometer entfallen würde.

Die Länge der Leitungen betrug Ende 1874 72,593 Kilometer gegen 69,353 Kilometer am Schlusse des Vorjahres. Selbstredend ist der Umfang des Leitungsnetzes in viel rapiderem Verhältniß gewachsen, als der des Liniennetzes: von 13,000

Kilometern 1861 auf die erstgenannte Zahl; das giebt eine mittlere jährliche Vermehrung um 4256,64 Kilometer.

Durch diese Neubauten wurden verbunden: Chur in Graubündten über den Splügen mit Ober-Italien; Mailand mit München und Paris; Venedig mit Ancona, Genua durch eine zweite Leitung mit Mailand, Bologna direkt mit Alessandria, Mantua und Neapel, Florenz mittels einer neuen Linie mit Livorno, Ancona mit Neapel u. s. w. Insbesondere ist für die Verbesserung der telegraphischen Verbindungen auf Sicilien gesorgt worden, wo auch 20 Staatsämter neu eröffnet worden sind.

Die bestehenden Linien wurden wesentlich und in ausgedehntem Maße verbessert und restaurirt, die neuesten Platten-Blitzableiter von Siemens wegen ihrer Einfachheit und Schutzkraft an Stelle der alten Spitzen-Blitzableiter eingeführt.

Die Beschädigungen, welche die Linien im Jahre 1874 besonders während der Monate November und Dezember erfuhren, waren sehr bedeutend. Gegen Mitte November traten gewaltige Stürme auf, die sich nach kurzen Ruhepausen wiederholten und gegen den 20. ihren Höhepunkt erreichten, in verschiedenen Bezirken des Festlandes sowohl, wie auf Sicilien und Sardinien weite Strecken verwüstend. Allein im Bezirk von Messina wurden am 19. und 20. November 73 Stangen umgerissen, 45 zerbrochen, gegen 300 Isolatoren zertrümmert und die Drähte an mehr als hundert Stellen zerrissen. Im Bezirk Reggio in Calabrien hob der Sturm am 20. und 21. November 129 Stangen aus, zerbrach 71 und verwüstete eine entsprechende Menge des übrigen Materials.

Aehnliche Beschädigungen erlitten am 22. Dezember die Linien längs dem Adriatischen Meer, so daß sich die Gesammtsumme der innerhalb eines Monats umgerissenen und zerbrochenen Stangen auf 1040, diejenige der Reißstellen der Drähte auf ungefähr 3100 beläuft. Der Bericht fügt hinzu, man habe aus diesen so bedeutenden Verwüstungen gar manche Lehre betreffs des zu verwendenden Materials, der Stangenabstände u. s. w. gezogen: die einzig richtige Schlußfolgerung ist der Uebergang zu den unterirdischen Leitungen.

Aus der statistischen Darstellung ist zu ersehen, daß 1 Kilometer Linie und 14,1 Kilometer Leitung auf 4 Quadratkilometer entfallen; somit herrscht in Italien genau dasselbe Verhältniß wie in Deutschland, während Belgien 1 Kilometer Linie auf 6, Ungarn dagegen auf 20 Quadratkilometer, Belgien 1 Kilometer Leitung auf 1, Ungarn auf 6 Quadratkilometer besitzt.

Durchschnittlich laufen entlang jeder Linie:

in Oesterreich, Frankreich und der Schweiz 2—3 Leitungen,
in Deutschland, Italien und Ungarn ... 3—4 »
in Belgien .... 4 »

Betreffs der unterseeischen Verbindungen verbreitet sich der Bericht über die von der Eastern-Telegraph-Company 1873 begonnene und im Januar 1874 vollendete Legung des Kabels Italien-Egypten über Otranto-Zante, in Betrieb genommen Ende April. Die Länge dieses Kabels beträgt 1732 Kilometer.

Im Besitz der Regierung befinden sich neun Kabel mit einer Gesammtlänge von 176,070 Kilometern, während überhaupt noch acht andere Kabel in italienische Aemter münden, von denen 2 Frankreich und je 3 der Mediterranea-Extension- und der Eastern-Telegraph-Company gehören.

Zwei von den Regierungskabeln erlitten im Jahre 1874 Unterbrechungen: Das eine lag seit 1864 in der Meerenge von Messina und war schon 1871 und

1872 reparaturbedürftig gewesen; nach verschiedenen fruchtlosen Wiederherstellungsversuchen beschloß man, der bedeutenden, ohne bestimmte Aussicht auf günstigen Erfolg aufzuwendenden Reparaturkosten wegen, das unterbrochene Kabel vorläufig todt liegen zu lassen, da andere neue Verbindungen zu Gebote stehen.

Das andere Kabel zwischen Pozzuoli und Procida war ebenfalls schon 1873 einmal unterbrochen gewesen und erforderte die Unterbrechung im Jahre 1874 die Einfügung eines 50 Meter langen Kabelendes.

Der Bericht bemerkt hierzu: »Wie man sieht, ist die Dauer der unterseeischen Verbindungen eine verhältnißmäßig kurze, und es vergeht fast kein Jahr, ohne daß die Verwaltung eins ihrer Kabel repariren müßte, obgleich deren Gesammtlänge noch nicht einmal 180 Kilometer beträgt.« Diese Reparaturen seien zwar, so lange sie kurze Strecken betreffen, mit den beschränkten gewöhnlichen Mitteln zu bewerkstelligen; aber es könnten Fälle eintreten, besonders wenn lange Strecken in Frage kämen, wo diese Mittel nicht ausreichen, und für diese Fälle empfehle es sich, um nicht auf die kostspielige Hülfe der Privatindustrie zurückgreifen zu müssen, auch außergewöhnliche Mittel, besonders aber einen eigens zu solchen Zwecken eingerichteten Regierungsdampfer in Bereitschaft zu halten.

Ueber die Zahl der Staatstelegraphenämter theilt der Bericht mit, daß deren Vermehrung von 909 auf 1020 die bedeutendste Zuwachsziffer darstelle gegenüber allen früheren Jahren: seit 1861 ist deren Zahl von 250 auf 1020 gewachsen.

Außer den Staatsämtern dienen dem öffentlichen Verkehr noch 561 Eisenbahn-Telegraphenämter, 30 mehr als im Vorjahr.

Ende 1874 kam eine Telegraphenanstalt:

in Italien auf ..... 14,694 Einwohner, 162 Quadratkilometer,
in Deutschland auf .. 9,045 » u. 118 »

Bezüglich des inneren Betriebes der Staatsämter ist besonders zu erwähnen die ausgedehntere Verwendung von Frauen: bei den Aemtern erster Klasse stehen die Frauenabtheilungen unter der Aufsicht einer Directrice, und über dieser steht nur der Vorsteher. Die Directrice vertritt in jeder Beziehung den Aufsichtsbeamten, und ist die Trennung der Geschlechter in Italien noch weit strenger durchgeführt, als in Deutschland.

Im Jahre 1874 wurden Frauenabtheilungen errichtet: in Florenz, Mailand, Neapel, Rom und Venedig, bestehend aus zusammen 67 Gehülfinnen mit 5 Directricen.

Mit der Abschließung dieser Beamtinnen geht man so weit, daß dieselben womöglich nur an solchen Leitungen arbeiten, wo ihnen Frauen gegenübersitzen.

Mit der Verwendung des Hughes-Apparates schreitet man stetig weiter vor. Ende 1874 wurden 28 Leitungen ausschließlich damit bedient. Gleichzeitig hat man erfolgreiche Versuche mit dem Gegensprechsystem von Stearns, sowie mit dem Quadrupel-Apparat von Meyer gemacht und beide angekauft.

Die Uebertragungsstationen wurden thunlichst vermindert.

Die semaphorischen Stationen wurden von 32 auf 33 vermehrt, und es wird der Regierung ans Herz gelegt, für eine namhafte Vermehrung derselben, bei ihrer außerordentlichen Wichtigkeit namentlich auch für die Meteorologie, Sorge zu tragen. Ein Vergleich mit Frankreich, das auf noch nicht 3000 Kilometer Seeküste 135 derartige Stationen besitzt, ergiebt allerdings, daß Italien mit seinen 33 Stationen auf mehr als 6000 Kilometer Küste achtmal schlechter bestellt ist, als jenes.

Eine spezielle Nachweisung führt die mittleren Beförderungszeiten der zwischen

den größeren Aemtern gewechselten Depeschen auf: am längsten waren Telegramme von Cagliari nach Palermo und Venedig unterwegs (9 St. 14 Min. bz. 8 St. 23 Min.). Im Allgemeinen konstatirt aber der Bericht eine bedeutende Abkürzung der Beförderungsdauer, wie denn auch die Beschwerden wegen Verzögerung interner Depeschen sich von 223 auf 170 vermindert haben; diejenigen wegen Verzögerung nicht interner Depeschen von 300 auf 248, wegen Verstümmelungen interner von 364 auf 192, nicht interner von 94 auf 34. Demnach entfiel 1874 eine Beschwerde auf 8132 Telegramme, während 1873 dies schon bei 5180 der Fall war.

Die Gesammtsumme der im Jahre 1874 aufgegebenen Telegramme (intern und nicht intern) übersteigt die Summe des Vorjahres um 181,114 Stück, eine Vermehrung, die dennoch bedeutend unter derjenigen von 1873 gegenüber 1872 steht: diese betrug 651,015 Stück. Betreffs der verhältnißmäßig geringen Steigerung des telegraphischen Verkehrs sagt der Bericht: Einerseits sei der Grund hiervon zu suchen in der Annäherung an den Punkt, über den hinaus überhaupt eine Zunahme des telegraphischen Verkehrs nicht mehr wahrscheinlich sei, die Beibehaltung der jetzigen Gebührensätze vorausgesetzt; andererseits sei aber auch die gegenwärtige schlechte Geschäftslage Ursache davon. Denn speziell die nicht internen Telegramme, deren Inhalt meistens geschäftlicher Natur sei, hätten gegen das Jahr 1873 eine Verminderung um 3065 Stück erfahren. Im Allgemeinen dürfe man annehmen, daß der telegraphische Verkehr eine stetig fortschreitende, allerdings mäßige Steigerung erfahren werde.

Von den nicht internen Telegrammen waren die meisten, 33 Prozent, nach Frankreich, 22 Prozent nach Oesterreich, 13 Prozent nach Großbritannien, 10 Prozent nach der Schweiz und Deutschland, der Rest nach den übrigen Staaten gerichtet. Diese Prozentsätze verringerten sich gegenüber 1873 für den Verkehr mit Frankreich und Oesterreich um je 2 Prozent, für Großbritannien um 1 Prozent; einen Zuwachs erfuhr der Verkehr mit der Schweiz und Deutschland.

Wie die von Italien ausgehende, so hat auch die eingehende ausländische Correspondenz eine Verminderung erfahren, was auf eine allgemeine Abnahme des internationalen Verkehrs schließen läßt.

Das Gesammtbild des telegraphischen Verkehrs in Italien im Jahre 1874 gestaltete sich folgendermaßen:

Interne Privatdepeschen:	4,317,577.	Gegen 1873 mehr: 184,179	
Nicht interne »			
a) aufgegebene ..	371,929	» »	weniger: 3,065
b) aufgenommmen und bestellt ...	384,361	» »	» 701
c) Transit (mit Einrechnung der die Staatslinien nur streckenweise berührenden Eisenbahndepeschen) .	163,232	» »	» 24,568
		demnach mehr: 184,179,	weniger: 28,334
		28,334	
		oder 155,845 mehr als 1873.	



Hierzu kommen noch 321,277 Stück Regierungsdepeschen, 9385 mehr als im Vorjahr.

Es ist ferner bemerkenswerth, daß die Correspondenz der elf größten Aemter um 24,565 Depeschen abgenommen hat, ebenso wie diejenige der an denselben Orten befindlichen Eisenbahn-Telegraphen-Aemter um 12,681 Stück, woraus sich ergiebt, daß bei den kleineren Aemtern im Jahre 1874 über 200,000 Depeschen mehr aufgegeben worden sind, als 1873. Ein Zeichen, daß die Benutzung sich nicht mehr auf die großen Städte mit ihrem überwiegenden Handelsstande beschränkt, sondern auch in den eigentlichen Privatkreisen Verbreitung findet. Dies wird des Weiteren bestätigt durch eine Zusammenstellung, aus welcher zu ersehen ist, daß die internen Börsendepeschen eine Verminderung um 1,28 Prozent, die Familiendepeschen eine Vermehrung um 4,14 Prozent erfahren haben.

Eine Gegenüberstellung der Einwohnerzahlen und des Depeschenverkehrs verschiedener Länder ergiebt, daß je 1 Telegramm entfällt in Ungarn auf 8, in Italien und Oesterreich auf 6, in Frankreich auf 5, in Deutschland auf 4, in Belgien auf 2—3, in der Schweiz auf 1—2 Einwohner.

Ein Vergleich zwischen der internen und nicht internen Correspondenz von fünf Staaten läßt ersehen, daß auf je 100 interne Depeschen aufgegeben werden nicht interne: in Deutschland 44, in Belgien 37, in Frankreich und der Schweiz je 30, in Italien 18, ein deutlicher Beweis für die lebhaften internationalen Beziehungen des Deutschen Reiches. Ebenso nimmt die Transitkorrespondenz Deutschlands unter sieben Staaten den zweiten Platz ein, während Frankreich den ersten behauptet, was allerdings wohl wesentlich seiner günstigen geographischen Lage zuzuschreiben ist.

Das finanzielle Ergebniß des Jahres 1874 war eine Einnahme von 7,315,010 Lire 79 Centesimi, wovon über 2 Millionen auf die nicht interne Correspondenz entfallen. Trotzdem aber erreichen die aus letzterer herrührenden Einkünfte diejenigen des Vorjahres nicht, und während die interne Correspondenz einen um 27,453 Lire 37 Centesimi höheren Ertrag lieferte, steht die Gesammteinnahme um 203,582 Lire 61 Centesimi hinter derjenigen des Vorjahres zurück.

Diesen Einkünften steht eine Ausgabe von 5,663,221 Lire gegenüber, um 258,374 Lire höher, als die von 1873, welche letztere aber wieder die Ausgabe von 1872 um das Doppelte dieses Betrages überstieg. Dieses Wachsen der Ausgaben wurde durch Vermehrung der Aemter und besonders der Linien und Leitungen, sowie durch die Verbesserung der Apparate bedingt.

Bei alledem blieb der italienischen Verwaltung noch ein Reinertrag von 1,651,790 Lire, und zwar der verhältnißmäßig größte im Vergleich mit den sechs mehrgenannten Staaten.

Es kam nämlich 1874 auf je 100 Lire Einnahme

eine	Ausgabe	von	77,42	Lire	in	Italien
»	»	»	91,74	»	»	Frankreich
»	»	»	99,84	»	»	der Schweiz
»	»	»	112,38	»	»	Belgien
»	»	»	131,94	»	»	Deutschland
»	»	»	159,30	»	»	Ungarn
»	»	»	160,72	»	»	Oesterreich.



Die dienstlichen Beziehungen der Oberbehörden erfuhren keine wesentlichen Aenderungen. Den Bezirksinspektoren wurde, um ihnen das Feststellen von Fehlern zu erleichtern, ein Werkchen von Clark, Präsidenten des Londoner Telegraphen-Ingenieur-Vereins, über elektrische Messungen übergeben, eine Maßregel, deren Nutzen ein bedeutender gewesen sein muß, da ihn der Bericht ausdrücklich hervorhebt. Ebenso soll jeder Inspektor eine transportable Batterie erhalten, eine Modifikation unseres Feldelements, die sehr gerühmt wird.

Die amtlichen Dolmetscher, welche den Hauptämtern zugetheilt sind und sowohl die in fremden Sprachen geschriebenen Telegramme entziffern und erforderlichen Falls übersetzen, als auch mit dem ausländischen Publikum verkehren müssen, wurden von 14 auf 17 vermehrt; es scheinen somit durch deren Verwendung günstige Resultate erzielt zu werden.

Besondere Sorgfalt ist auf die Bezirksschulen für Anwärter und Beamte verwendet worden, und zwar erstreckte sich dieselbe vor Allem auf die möglichst rasche Ausbildung einer größeren Anzahl von Beamten am Hughes-Apparat, während die Lehrkurse für den Morse-Apparat — als von geringerer Wichtigkeit — auf jährlich zwei beschränkt wurden.

Den Unterricht über telegraphische Gegenstände in den Volksschulen unterstützte die Verwaltung auf alle Art.

Die Zahl der Verwalter von Aemtern dritter Klasse erhöhte sich von 601 auf 699, worunter 13 bz. 31 Frauen, die Zahl ihrer Stellvertreter von 307 auf 420.

Schließlich erwähnt der Bericht noch, daß der Gesundheitszustand der Beamten sich verschlechtert habe: die Erkrankungen seien zwar nicht häufiger, aber von längerer Dauer gewesen, und es sei wohl zu fürchten, daß gerade dieses Verhältniß sich eher verschlechtern, als verbessern werde.

Werfen wir noch einen Blick auf die dem Bericht beigegebenen statistischen Tafeln, so ersehen wir aus der einen, daß die Zahl der jährlich aufgegebenen Privattelegramme im Jahre 1860 nur 660,000 betrug. Diese Zahl war Ende 1866 auf 1,920,000 gestiegen, ging 1867 wieder um 180,000 zurück, um bis zum Schluß von 1870 auf 2,280,000, von da ab jedoch in stetig bedeutender Zunahme bis Ende 1874 auf 5,300,000 zu steigen. Dem gegenüber haben sich die Regierungstelegramme nur innerhalb folgender Grenzen bewegt:

1860: 120,000. 1864: 600,000. 1874: 320,000.

Es beweist diese Zusammenstellung, daß der telegraphische Verkehr von Anfang an bedeutend höheren Werth für die Regierung hatte, als für den Privatmann; doch hat sich dieses Verhältniß mit der Zeit gewaltig verändert und zwar besonders in der letzten Zeit sehr zu Gunsten einer naturgemäßen Entwickelung dieses Verkehrszweiges. Denn nicht einem einzelnen Theil oder einer besonderen Klasse der Gesellschaft soll eine Verkehrsanstalt ausschließlich dienen, sondern der Gesammtheit, und erst wenn die Telegraphie, so wie schon jetzt die Post, jedem Einzelnen unentbehrlich sein wird, dürfte sich eine endgültige Regelung des Verhältnisses zwischen Leistung und Gegenleistung, Einnahme und Ausgabe herstellen lassen.

---

59. Die Zeitungen und die Post.

Ein Beitrag zur Entwickelung des deutschen Zeitungswesens.

Von Herrn Ober-Postdirektions-Sekretär C. Löper in Markirch.

Schwerlich wird es eine Einrichtung geben, die in den letzten drei Jahrzehnten einen so gewaltigen Aufschwung genommen hat, wie das Zeitungswesen. Eine Betrachtung des Entwickelungsganges desselben, hauptsächlich in Deutschland, möchte für die Leser des Post- und Telegraphenarchivs schon deshalb am Platze sein, weil die Zeitungen bekanntlich ein gemeinsames Erzeugniß der Buchdruckerkunst und der Post sind. Treffend weist auf diese Verwandtschaft schon der würdige Postrechtsgelehrte Joachim von Beust in seinem Werke über das Postregal (Jena 1748) hin, wenn er sagt: »Vor allen andern kommt der Zeitungen Ursprung aus den Posthäussern her, und eben darum sind unter andern Ursachen die Postmeister mit so vielen stattlichen Freyheiten begabet, daß von ihnen der Lauf der Welt entlehnet und gleich als aus einem Zeughause durchgehender Erfahrung genommen werden kann, was hier und da vorgehet.«

Die Post und die Zeitungen, worunter hier sowohl die, meist politische Nachrichten enthaltenden Zeitungen oder Tagesblätter, als auch die damit verwandten Zeitschriften aller Art mit wissenschaftlichem, halbwissenschaftlichem und Unterhaltungsstoff einbegriffen werden, haben überhaupt, trotz ihrer, der Form nach so abweichenden Gestaltung, doch manches Gemeinsame. Beide sind gleichsam die Nerven des modernen Gesellschaftskörpers, zu denen in neuerer Zeit dann noch der Telegraph, diese Draht-Briefpost, getreten ist. Die Zeitungen stützen sich durchaus auf die Leistungen der Post und ihrer neueren Ergänzung und beziehen ihre Nahrung fast ausschließlich durch sie. Wennschon die Post zur Verbreitung der Ideen mächtig beigetragen hat und fortdauernd beiträgt, so geschieht dies, insbesondere in neuester Zeit, nach bestimmter Richtung in noch höherem Maße durch die periodische Presse. Während die heutigen, so mäßigen Posttaxen einen bedeutenden Anstoß zur Vermehrung der brieflichen Nachrichten geben und damit zugleich bei einer Klasse von Personen zum Schreiben anregen, so wird durch die, nicht minder beträchtliche Leichtigkeit und Billigkeit des Bezuges der Zeitungen das Lesen jetzt ganz besonders erleichtert. Der in erster Linie von der Post beförderte, gemeinhin nur an eine Person gerichtete Brief und die, von der Buchdruckerpresse hergestellte Zeitung mit ihren, an eine größere Gesammtheit gerichteten Nachrichten sind oft nur verschiedenartige Zeugen derselben Kundgebung des menschlichen Geistes.

Wie der Minister-Resident Joachim von Schwarzkopf in seinen gehaltvollen Schriften: »Ueber Zeitungen« und »Ueber politische und gelehrte Zeitungen rc.« (Frankfurt a. M. 1795 bz. 1802) auf Grund archivalischer Forschungen zuerst nachgewiesen hat, ist in Frankfurt a. M., dieser »Mutter aller Kaufmannsgewerbe«, wie es in älteren Schriften heißt, die schon frühzeitig zahlreiche Verbindungen mit den umliegenden Orten durch Marktschiffe, Boten, Landkutschen und Posten besaß, vor Allem aber Anziehungskraft durch die beiden jährlichen großen Messen hatte, im Jahre 1615 die erste deutsche, in wöchentlichen Fristen erscheinende Zeitung, das Frankfurter Journal, vom Buchdrucker und Buchhändler Egenolph Emmel

begründet worden. Es war dies zugleich die erste moderne Zeitung überhaupt. Die Acta diurna der Römer können nicht als Zeitungen im neueren Sinne angesehen werden, wenngleich sie einige Aehnlichkeit damit besaßen; vor Allem aber wurden sie nicht durch Druck vervielfältigt. Schon im folgenden Jahre kam der damalige Reichs-Postmeister Johann von den Birghden in Frankfurt a. M. auf den Gedanken, die Vortheile, welche ihm seine amtliche Stellung in Betreff des Erhaltens zahlreicher und schneller Mittheilungen bot, zu verwerthen und gründete 1617 ein Konkurrenzunternehmen, die »Politische Avisen«, die bald darauf den Titel: »Ordentliche wochentliche Kayserliche Reichs Postzeitungen« annahmen. Birghden wurde von Emmel wegen Nachdrucks beim Magistrat in Frankfurt verklagt und es muß schließlich auch ein Verbot dieserhalb gegen ihn ergangen sein, denn für ihn verwandte sich im Jahre 1617 der damalige Kurfürst von Mainz, Johann Schweikhardt, in seiner Stellung als Reichspostprotektor, mittelst eines Schreibens, in dem es unter Anderem heißt: »Wann wir uns dann berichten lassen, daß die gemeine Avisen und Zeitungen jederzeit bey den Posten*) gewesen, von denselben ausgeschrieben worden, und billigen zu besserer Ausbringung und Erhaltung des wohl- und mit schweren Unkosten angeordneten gemeinnützigen kaiserl. Postwesens bey demselben die Ausschreibung der Zeitungen handzuhaben, dieweil wohl dafür zu halten, daß dieselben von dannen besser und beständiger als andern Orten (da man eine zeithero befunden, daß durch so viel unterschiedliche Zeitungsschreiben, die Zeitungen jedes Gefallen nach amplificiret, inventiret, auch wohl fürnehme Stände des Reichs fälschlich traduciret, und nur dadurch zu ungleichen Discoursen Anlaß gegeben worden) zu erlangen, als haben wir ihme Postverwaltern in diesem seinem unterthänigsten Suchen um so viel mehr willfahren, und diese unsere gnädigste Intercession ertheilen wollen; gnädigst geziemend, Ihr wollet euch mehrgemeldtem kaiserl. Postwesen vielmehr als ander leut eigennützigem Gesuch anrecommendiret und befohlen seyn, und das angelegte Verbot wieder cassiren und aufheben lassen. Beschiehet hieran uns angenehmes gnädigstes Gefallen u. s. w.«**). Birghden, der das Alleinrecht der Herausgabe der Zeitungen durchsetzen wollte, nahm später zur Erreichung dessen die Vermittelung des Grafen Leonard von Taxis in Anspruch, der als Reichspostmeister ein eigenes Interesse zur Sache hatte. Auf seine Veranlassung erging am 9. Mai 1628 ein nachdrückliches Handschreiben des Kaisers Ferdinand aus Prag an den Magistrat in Frankfurt a. M., in welchem ihm aufgetragen wurde, daß Niemandem das Drucken der wöchentlichen Zeitungen gestattet werden solle, »als demjenigen, so besagter Graf von Taxis hiezu verordnen« werde. Die beiden Zeitungsunternehmungen bestanden nichtsdestoweniger fort. Die Postzeitung nannte sich seit 1748 Ober-Postamtszeitung, seit 1754 »Frankfurter Kaiserlich Reichs Oberpostamtszeitung«. Dieses, einige Zeit hindurch von Postbeamten (z. B. Postrath Krapp) herausgegebene Organ, das mit

*) Diese Behauptung bezieht sich wahrscheinlich darauf, daß der Postamtsschreiber Striegel im Jahre 1602 den fehlgeschlagenen Versuch gemacht hatte, politische Hefte herauszugeben, die aber nur halbjährlich, zur Meßzeit, erschienen und bald aufhörten. Der Titel derselben ist: »Relationes historicae, warhafftige Beschreibung aller fürnemen denckwürdigen Geschichten u. s. w. von der Fastenmeß bis zur Herbstmeß 1602. Alles auß dem Kaiserlichen Postampt zu Frankfurt a. M. durch Andream Striegel, Postschreiber daselbst, und mit vielen Figuren gezieret. Gedruckt in Ursel MDCII. 4°. 68 S. A. a. O. S. 387.

**) Schwarzkopf, über politische und gelehrte Zeitungen. S. 13 ff.



besonderen Privilegien ausgerüstet, von jeder Censur befreit, aber für alle, aus einem Mißbrauche dieser Exemtion etwa entstehenden Nachtheile verantwortlich war, ist erst im Jahre 1866 eingegangen. Der Verlag dieser Zeitung befand sich fortwährend in den Händen der Ober-Postamts-Zeitungs-Expedition.

In Köln bestand ehedem auch eine Kaiserliche Reichs-Ober-Postamts-Zeitung; aus derselben ist die geschätzte Kölnische Zeitung hervorgegangen, wie in einem, 1872 herausgegebenen, die Entwickelung dieser Zeitung besprechenden Extrablatt*) hervorgehoben ist.

Naturgemäß waren stets solche Orte die hauptsächlichsten Sitze der Zeitungs-Literatur, welche von größeren Postkursen berührt wurden. So entstanden an den beiden ältesten großen Post- und Handelsstraßen, nämlich den Straßen zwischen Nürnberg und Venedig, sowie zwischen Brüssel und Wien, oder doch in der Nähe derselben, eine Reihe Zeitungen, von denen etliche sich lange Zeit erhalten haben. Später gediehen solche Organe in Magdeburg (die Anfänge der Magdeburgischen Zeitung reichen zurück bis in die Zeit zwischen 1619—1626**), Leipzig (die Leipziger Zeitung seit 1660), Nürnberg (der Nürnberger Kurier seit 1673), Breslau (die Breslauer Zeitung seit 1676) 2c. In Hildesheim soll 1619 und in Herford 1630 je eine Zeitung entstanden sein, die jedoch alsbald wieder aufhörten. Im Norden und Osten wurden regelmäßig erscheinende Zeitungen erst später begründet, vielleicht, weil das Postinstitut dort nicht so frühzeitig ausgebildet war: in Lübeck (die inzwischen eingegangene Lübecker Zeitung seit 1692), in Hamburg (der Hamburger unparteiische Correspondent, der sich aus dem Schiffbecker Posthorn entwickelte, seit 1710), in Berlin (die Vossische, vordem Rüdigersche Zeitung, seit 1722). Schwarzkopf hebt hervor, daß es schon ausreichte, wenn Orte, die aus dem Gesichtspunkte des Handels und der Postverbindungen keine Bedeutung besaßen, nur an schiffbaren Strömen lagen und ihre Nachrichten am Wasser entlang erhielten. Die alte Kulturstraße, der Rhein, ging auch in dieser Beziehung voran; er war »von der Quelle bis an die vielarmigten Mündungen an beyden Ufern mit Zeitungsfabriken eingefaßt«.

In Preußen lag den Postmeistern bis zum Jahre 1848 ob, ausführliche Zeitungsberichte anzufertigen und dieselben monatlich dem General-Postamte in Berlin einzusenden. Die gedachten Beamten mußten sich mit den einschlägigen Verhältnissen des Ortes und der Umgebung stets auf dem Laufenden erhalten, schon um möglichst zutreffende Berichte erstatten zu können; letztere erstreckten sich auf Witterung, »Zustand und Beschaffenheit der Landstraßen«, Preise der Konsumtibilien und Höhe des Arbeitslohns, Mortalität, Krankheiten, Viehseuchen, Unglücksfälle, Beschaffenheit der Fabriken, der Gewerbe und des Handels, sonstige polizeiliche und »administrative Verwaltungsgegenstände«, wichtige Militär- und Grenzsachen und schließlich Steigen und Fallen der Posteinkünfte. Diese Berichte, welche der Staatszeitung in Berlin zur Benutzung übergeben wurden, datiren bereits aus der Zeit des Kurfürsten Georg Wilhelm und scheinen ursprünglich den Zweck gehabt zu haben, dem Herausgeber der Staatszeitung die Mittheilungen besonderer Korrespondenten zu ersparen.

---

*) Nummer 269 drittes Blatt. »Die Druckerei der Kölnischen Zeitung«.

**) Das einzige aus der ältesten Zeit erhaltene Blatt dieser Zeitung datirt vom Jahre 1626 und trägt den Titel: »Wochentliche Zeitungen«.

Der Name einer Anzahl noch jetzt erscheinender Zeitungen und Zeitschriften — natürlich abgesehen von den, das Postwesen behandelnden Organen — weist auf das Institut hin, dem sie ihren Ursprung mit verdanken, wie: Post (in Berlin), Postzeitung (in Augsburg), Wiener Abendpost (Wien), Postillon (in Marbach), Grenzpost (in Richtersweil), Westländische Post (in St. Louis), Morning Post (in London), Post och inrikes tidningar (in Stockholm), Aftenposten (in Christiania) &c. In Solothurn in der Schweiz führt ein humoristisch-satirisches Blatt seit mehr als 30 Jahren den Titel: »Postheiri« (d. h. Postheinreich) nach einem alten beliebten Briefträger dieses Namens. In Frankreich erscheint für »postes« der mehrfach dasselbe bedeutende Ausdruck »courrier«. Viele andere Organe deuten durch die Bezeichnungen: »Bote« und »Messager« sogar auf das Botenwesen, den Beginn der Posteinrichtungen zurück.

Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß die Kaufleute durch ihre Handelsverbindungen eine sehr wesentliche Anregung zur Erfindung der Zeitungen in ihrer heutigen Form gegeben haben. Der Schriftsteller Christian Weise in seiner von Junker aus dem Lateinischen übersetzten Schrift: »Curieuse Gedanken von den Novellen oder Zeitungen« (Frankfurt 1703) nennt schon die Kaufleute: »Zeitungs-Bewahrer«, und wie Beust meint, »nicht unbillig, weil dieselben bey Gelegenheit ihres Handels zu Wasser und zu Lande alles, was in denen entferntesten Landen geschiehet, oft eher als Kayser und Könige wissen«. Richtig ist denn auch, daß bereits im sechszehnten Jahrhundert die Kaufleute zwischen Italien und Deutschland und zwar aus den Städten Venedig und Genua einerseits, und Wien, Augsburg und Nürnberg andererseits, sich eingehende Nachrichten in Briefform zusandten, in welchen Näheres enthalten war über die Konjunkturen des Handels, die politischen Verhältnisse, Sicherheit und Gefahr auf Straßen und Meeren, Ankunft der Frachten und dergleichen Dinge. Aehnliche Briefe, in denen anfänglich die Nachrichten über Staatsangelegenheiten nur nebenbei erörtert waren, bis sie später immer umfangreicher und mit der Bedeutung der zu meldenden Ereignisse auch wichtiger für sie wurden, tauschten die Kaufleute auch zwischen größeren deutschen Städten vielfach aus. Beust trifft durchaus das Richtige, wenn er ferner bemerkt: »Die Zeitungen haben ihren Ursprung und Fortsetzung dem Brief-Wechsel mehrentheils zu dancken, weil man heut zu Tage alles, was man von Welt-Händeln in Erfahrung bringet, eintzig und allein aus den Briefen her hat.« Beweis dafür sind unter Anderem die Familien-Archive der Kaufleute Imhoff und Ebner in Nürnberg, sowie Fugger in Augsburg, welche eine größere Anzahl solcher Briefe oder geschriebener Zeitungen enthalten.

Bekanntlich waren die Fugger in Augsburg eine reiche Handelsfamilie, die schon gegen Mitte des sechszehnten Jahrhunderts ihre Flagge auf allen Meeren wehen ließ, in Ost- und West-Indien Faktoreien besaß und in allen wichtigen Handelsorten und Seestädten Agenturen unterhielt. Die Berichte der eigenen Handelskorrespondenten und der Geschäftsfreunde, die Mittheilungen von Fürsten, Herren und Diplomaten gaben im Wesentlichen den Stoff zu den von einem Diener des Hauses geschriebenen Zeitungen. Was auf dem gewöhnlichen Verkehrswege und an regelmäßigen Posttagen einging, wurde als Ordinari-Zeitung zusammengestellt, neben denen zeitweise Beilagen mit Extraordinari ausgegeben wurden. (Die Ordinari-Zeitung entsprach hiernach der Ordinari-Post, die Extraordinari-Zeitung gewissermaßen der Extra-Post). Der Schreiber der Zeitungen erhielt von

jedem Abonnenten 4 Kreuzer für den Bogen, auch wenn das Blatt nicht ganz beschrieben war. Ein ganzer Jahrgang, Ordinari und Extraordinari zusammen, kostete 25—30 Gulden. Neben politischen, religiösen und Handels-Neuigkeiten wurden auch wichtigere Urkunden mitgetheilt, insbesondere solche, die Handel und Verkehr betrafen. Die damaligen Zeitungsschreiber erhielten schon Mittheilungen, die ihnen ohne Verletzung des Amtsgeheimnisses nicht zugänglich sein konnten. In welches Geheimniß auch das Parlament in Paris seine Verhandlungen hüllen mochte, der Zeitungsschreiber der Fugger machte es dennoch möglich, eine aktenmäßige Darstellung des ganzen Prozesses zu bringen, der gegen Jean Chatel wegen des Mordversuchs auf Heinrich IV. angestellt wurde. Der literarische Theil dieser Art Zeitungen hat bereits eine beträchtliche Ausdehnung und bringt außer handschriftlichen Beilagen eine Anzahl Tagesschriften und gedruckter Flugblätter, auf die ich unten zurückkomme. Auch eine Art Feuilleton — wahrscheinlich wohl nur als Lückenbüßer — findet man, das landschaftliche Schilderungen aus dem Morgenlande, Beschreibungen von Festen, Aufzügen, Volkssitten und endlich auch ernst gemeinte Weissagungen enthält. Den Schluß machen Anzeigen, z. B. ein Verzeichniß, wie alle Waaren in Wien jetziger Zeit zu kaufen 2c. In der Auswahl und Mannichfaltigkeit des Stoffes, in der Ordnung und Anlage, in der Ausführung der Berichte unterscheidet sich die älteste Zeitung solcher Art nicht bedeutend von der heutigen. Dennoch besteht *ein* sehr bemerkenswerther Unterschied; die Korrespondenten der Fugger schreiben in fünf verschiedenen Sprachen: die italienischen Artikel sind die besten, die lateinischen strotzen von gesuchter Gelehrsamkeit, die deutschen sind oft unbeholfen und unerquicklich breit, die französischen und spanischen kommen am seltensten vor.*)

Handschriftliche Zeitungen, freilich in weit einfacherer Form, aus den achtziger Jahren des sechszehnten Jahrhunderts und aus späterer Zeit findet man ferner in den Archiven der freien Reichsstädte, insbesondere auch in Straßburg i. E. Sie tragen den Titel: »Zeitung aus Cöln« (oder aus Paris u. s. w.). Bei den damaligen kritischen Verhältnissen hielten es die leitenden Männer in jenen Städten nämlich für angezeigt, in wichtigeren Orten, hauptsächlich in den benachbarten Hauptstädten, besondere Agenten zu unterhalten, die ihnen Nachrichten von Bedeutung zur besseren Orientirung in den schwebenden politischen und religiösen Fragen mittheilten. Wahrscheinlich, damit diese öfters erstatteten Berichte weniger auffielen, wurden die dieselben enthaltenden Briefe gemeinhin nicht an die Magistrate selbst, sondern an bestimmte Privatpersonen gerichtet. Es läßt sich annehmen, daß einzelne solcher Berichte von größerer Wichtigkeit gedruckt und veröffentlicht wurden.

Ein anderer und jedenfalls der wesentlichere Keim der heutigen Zeitungen sind die *gedruckten Flugblätter*, welche nachweislich bis in das fünfzehnte Jahrhundert — vielleicht gar bis zur Erfindung der Buchdruckerkunst — zurückreichen, aber zum Unterschiede von den heutigen Zeitungen *unregelmäßig* erschienen. Dieselben führten die Titel: Anzeige, Aviso, Ausschreiben, Bericht, Blättchen, Brief, Darstellung, Fama, Felleisen, Historie, Mär, Nachricht, Neues, Relation u. s. w. Ihre ursprüngliche Form ist diejenige des Briefes; sie sind meist mit Holzschnitten versehen, die bisweilen Tages-Berühmtheiten darstellen. Diese Blätter erschienen nach einem Kriege, einer wichtigen Schlacht, einer Feuersbrunst, Ueber-

*) Nach Rost, Ursprung und Bedeutung der Tagespresse. Orion 1864.

schwemmung, Mißgeburt, einem seltsamen Himmelszeichen oder was sonst geeignet war, die Aufmerksamkeit einer größeren Anzahl Personen zu erregen. Dergleichen Flugschriften wurden, wie oben bereits angedeutet, in Augsburg den handschriftlichen Zeitungen beigefügt, und aus der Verschmelzung beider Gattungen sind jedenfalls unsere heutigen Zeitungen entstanden.

Daß diese Flugblätter, für welche Schwarzkopf zur besseren Unterscheidung von den heutigen Organen den Namen: »Gelegenheitsblätter« vorgeschlagen hat, wirklich den Keim unserer Zeitungen bilden, dafür bürgt schon ihr Name, denn sie heißen bereits auch »Zeitung« oder »Newe*) Zeitung«. Das älteste bekannte Flugblatt datirt aus dem Jahre 1493 und befindet sich in der Universitäts-Bibliothek in Leipzig; dasselbe ist jedoch noch nicht Zeitung genannt. Wie Emil Weller, der sich mit dieser Art Literatur sehr eingehend beschäftigt hat, in seiner Schrift: »Die ersten deutschen Zeitungen, mit einer Bibliographie 1505—1599 (Leipzig 1872) nachweist, erscheint der Name Zeitung zuerst auf einer Druckschrift, betitelt: »Copia der Newen (z) eytung aus Presilg Landt. Getruckt zu Augspurg durch Erhart öglin. v. J. (1505)«. In der gedachten Schrift von Weller sind, neben dem ganzen Inhalt etlicher, die Titel einer größeren Zahl solcher in verschiedenen Bibliotheken Deutschlands und der Schweiz vorhandenen Flugblätter, soweit sie den Namen Zeitung tragen, veröffentlicht. Hier möchte ich nur zwei Flugblätter erwähnen.

(34 bei Weller) »Neüe zeyttung von Rom. Kay. Mayestat Postmayster zu Rom Palgerin de Cassis u. s. w. Vrbe die XXijj May. Anno etc. XXvij« (1527) (befindet sich in München).

»Gründliche vnd Eigentlich Beschreibung, Von der Königin in Engellandt, warum sie die Königin von Schottland hat enthaupten lassen, auff de Castell genannt Vadringay, gelegen in der gegend Nortamstersier, geschehen im Jahr M. D. L x x x vij am x Februarij. Darin alle vmbstände vermelt wirt, was sich darbey zugetragen, vnd was für Gesandten 2c. Sehr lieblich aber doch erbärmlich zu lesen, jedermenniglich zu einem Exempel, Auß Englischer Sprach in Teutsch vertirt oder gebracht vnd in Druck verfertiget. Gedruckt zu Cöllen, im Jahr nach der Geburt Christi M. D. L X X X V IJ«.**)

Die erste gereimte Zeitung ist nach Weller im Jahre 1520 in Wittenberg erschienen und führt den Titel:

»MDXX. Newe zeyttung. Allen guten Lutterischen: Gluck frid vnnd seligkeit: vnd behuet sie gott von allem leyd.« Die Anfangsverse derselben lauten:

»Jr lieben freündt nun frewt euch all,
Vnd singt frölich mit reichem schall,
Te deum laudamus all Curtisan,
Auch all die euch thun hangen an u. s. w.«

Der prosaische Bericht und die poetische Einkleidung gingen bereits im sechszehnten Jahrhundert Hand in Hand; das Lied pflegte in ähnliche Einzelheiten einzudringen, wie die Prosa selbst. Diese Blätter, besonders aber die gereimten, welche schon alle möglichen Fragen behandelten, waren oft auch satirisch angelegt und

*) Neue Zeitung.

**) R. E. Prutz, Geschichte des deutschen Journalismus S. 147 ff.



galten deshalb für Schmähschriften oder Pasquille. Da die Verfasser und Drucker auf denselben meist nicht genannt waren, so hielt man sich, sofern sie Anstoß erregten, an ihre Verbreiter: die Boten aus anderen Orten, die »Zeitungssänger« und die »Reimensprecher.« Diese Personen, von welchen die beiden zuletzt erwähnten Klassen sich vorzugsweise auf Messen und Jahrmärkten einstellten, standen bei den Polizeibehörden in keinem besonderen Ansehen, man rechnete sie zu den fahrenden Leuten, wie aus einer Stelle der »Policey-Ordnung« der Ständ und Obrigkeiten im Elsaß vom Jahre 1552 hervorgeht, wo es wie folgt heißt: »Als auch in Kayserliche Policey wohl versehen, vnd gebotten, wie man sich der Zigeüner, Schalcksnarren, Pfeifferen, Botten, Landfarern, Sengern vn Reimensprechern halbe halten soll u. s. w.« Noch aus der Polizei-Ordnung der Stadt Straßburg vom Jahre 1628 geht hervor, daß man auf dergleichen Personen fahndete, dieselben gefänglich einzog und zur Stadt hinausbringen ließ; der betreffende Artikel lautet nämlich:

> »Nach dem endtlichen durch die Brieffträger*), Landtfahrer und Zeitungs-Sänger, die in Reichs-Satzungen hochverbottene Paßquillische Schmähschrifften, vnd Gemählde, eingeschleifft, vnd dadurch die einfältige Leuth Irr gemacht, mit der vnwarheit offtermahls betauscht, vnd vmbs Gelt gebracht werden, andere gefährlichen Sequelen, die auß dergleichen famosschrifften, vnd Schandtgedichten pflegen zu entstehen, jetzmalen zugeschweigen: Als wollen wir solche Brieffträger, Landtfahrer vnd Zeittungs-Sänger, von vnserer Statt, hiermit allerdings abgewiesen, vnd allen vnsern Zucht- vnnd Sibnergerichts-Knechten, auch Thurmhütern, Fausthämmern vnd Bettelvögten, ernstlich befohlen haben, daß, zu was Zeit vnnd an welchem ort der Statt, Sie künfftig dergleichen Persohnen, antreffen werden, Sie dieselben also bald vor den Regierenden Ammeister führen vnnd bringen sollen, welcher Sie, je nach beschaffenheit der sachen entweder wird zur Hafft ziehen, oder also balden zur Statt hinaußführen lassen u. s. w.«

Die obigen beiden Anführungen sind auch deshalb bemerkenswerth, weil sie zugleich Belege für die Behauptung sind, daß die fahrenden Leute ehemals vorzugsweise die Verbreiter der Flugblätter oder früheren Zeitungen waren. Ja dieselben hatten sogar gewissermaßen eine Verwandtschaft mit den letzteren, so daß man sie selbst als »wandernde Zeitungen« ansehen kann. Das Abonnement auf dieselben war die gewährte Gastfreundschaft.

In anderen Orten machten gegen Ende des sechszehnten Jahrhunderts den Buchhändlern, welche dergleichen Zeitungen neben Büchern feilboten und auch wohl damit auf die Märkte anderer Orte zogen, die Buchdrucker, Buchbinder und Briefmaler Konkurrenz. So beklagten sich 1575 die Buchführer — so hießen früher die Buchhändler — in Breslau beim Rath daselbst über »lose Buben in Jahrmärkten, auch zwischen den Jahrmärkten, mit mancherlei Bildern, neuen Zeitungen und Liedern, die sie nicht allein verkauft, sondern auch öffentlich ausgeschrien und gesungen .....«**)

Als Uebergangs-Erzeugnisse der Flugblätter zu den eigentlichen Zeitungen kann man die periodisch erscheinenden Kalender, die Frankfurter Meßrela-

*) Soll wohl heißen: »Boten«, denn bei den Postanstalten gab es damals noch kaum Briefträger in der heutigen Bedeutung des Wortes.

**) Freytag, Bilder aus der deutschen Vergangenheit. 3. Bd. S. 149.



tionen und die sogenannten Postreuter ansehen, welche am Schlusse eines jeden Jahres bz. Halbjahres eine Uebersicht der Ereignisse desselben brachten. Der Kalender war zugleich das älteste Volksbuch, durch welches — wie ferner durch die von Luther herausgegebene Bibel in deutscher Sprache — das Volk auf die Nothwendigkeit des Lesenlernens ganz besonders hingewiesen wurde. Die Meßrelationen fanden bei den die Frankfurter Messe besuchenden Fremden großen Anklang; jeder, der von derselben zurückkehrte, konnte seinen Freunden kaum einen größeren Genuß verschaffen, als wenn er ihnen das Neueste gedruckt mitbrachte. Etwas Aehnliches sind die Postreuter — die Nachahmungen derselben hießen auch »Post-Bothen«. Aus dem Jahre 1590 sind drei verschiedene Ausgaben erhalten; auf dem dem Titel beigefügten Holzschnitt sieht man den Postreuter mit Posthorn und Federhut im Gespräche mit dem hinkenden Boten, daneben die Jahreszahl 1590. In diesem, sieben Bogen in Quart ausmachenden Druckwerk erzählt der hinkende Bote die Ereignisse von 1588, der Postreuter diejenigen des folgenden Jahres.*)

Zur obigen Gattung von Schriften kann man noch die periodischen Sammelwerke rechnen, wie den Mercurius Gallo-Belgicus, das von einem Straßburger begründete, während eines vollen Jahrhunderts (1618—1718) erschienene Theatrum Europaeum, welches in längeren Zeitschriften herauskam und das Spate deshalb in seiner Schrift: »Zeitungs-Lust und Nutz« mehr »vor alte, als neue Zeitungen« schätzt.

Aus dem Jahre 1612 gab es ehedem, wie Schwarzkopf mittheilt, ein seltenes Exemplar eines Flugblattes, das sich in seiner Form einer regelmäßig erscheinenden Zeitung beträchtlich nähert. Dasselbe zeigte zugleich, da es eine Nummer trug, daß es eine Fortsetzung bildete, wenngleich dieselbe noch nicht in regelmäßigen Fristen erscheinen mochte; es führte den folgenden Titel: »14. Aviso, Relation oder Zeitung: Was sich begeben und zugetragen hat in Deutsch- und Welschland, Spanien, Niederland, England, Frankreich, Ungarn, Böhmen, Oesterreich, Schweden, Polen und in allen Provinzen, in Ost- und West-Indien u. s. w. Item, Prag, Wien, Altorf und Cölln. So allhier den 31. Martii angelangt. (Mit einem Holzschnitt unter demselben.) Gedruckt im Jahre 1612.«

Weller erwähnt, daß die Buchdruckereien in Straßburg und Basel bereits im Jahre 1566 numerirte Blätter, von 1—8 herausgaben, die bei der damaligen Gefahr vor den Türken, gleichwie alles Wichtige jener Zeit, eiligst nachgedruckt wurden.

Die Flugblätter, wenn sie als Waffen der politischen und religiösen Parteien benutzt wurden, wie es seit dem Anfange des sechszehnten Jahrhunderts häufiger geschah, erregten hier und dort Unzufriedenheit. Dies hatte zur Folge, daß man gegen dieselben einschritt. Die ersten Censurvorschriften gingen von der geistlichen Macht aus: nachdem bereits 1486 vom Erzbischof und Kurfürsten in Mainz, Bartoldus, ein Bücher-Censurmandat ergangen war, erließ Papst Leo 1515 eine Bulle gegen den Mißbrauch der Presse. Die weltliche Macht folgte. Seit dem Jahre 1524 wurde in den Reichsabschieden eine strengere Beaufsichtigung über die Druckereien und deren Erzeugnisse öfters verlangt; derjenige vom Jahre 1570 enthält bereits die Grundzüge für die Beaufsichtigung der Druckwerke. Im §. 156 heißt es dort nämlich unter Anderem: »Zum vierten, soll keiner etwas zu drucken Macht

*) Prutz, a. a. O. S. 179.



haben, das nicht zuvor von seiner Obrigkeit ersehen, und also zu drucken ihm erlaubt wäre. Zum fünfften, soll derselbe alsdann auch des Dichters oder Authoris, gleichfalls seinen Namen und Zunamen, die Stadt und Jahrzahl darzu setzen.« Im Anschlusse an diese Bestimmungen wurden in mehreren deutschen Ländern und freien Städten besondere Buchdrucker-Ordnungen oder Mandate erlassen (z. B. in Danzig 1684, in Halle 1737). In Orten, wo selbst die Censur streng gehandhabt wurde, gaben die Zeitungsleser den geschriebenen Avisen, die sich der Censur entzogen, vor den gedruckten Zeitungen wohl den Vorzug; so kam es, daß die ersteren sich noch längere Zeit hindurch erhielten.

Im Jahre 1615, also nur drei Jahre später als die obige Druckschrift mit dem Titel: »Aviso, Relation oder Zeitung« veröffentlicht war, erschien, wie oben bereits erwähnt, in Frankfurt am Main in regelmäßigen Fristen die erste Deutsche Zeitung, das noch heute bestehende Frankfurter Journal*), unter dem Titel: »Journal«. Diese Zeitung wurde ursprünglichals Wochenblatt herausgegeben, erschien jedoch bereits einige Jahre später zweimal in jeder Woche. Als mit dem siebenjährigen Kriege und den glänzenden Siegen Friedrichs des Großen das Interesse an politischen Neuigkeiten wuchs, wurde diese Zeitung wöchentlich mit zwei Extrabeilagen versehen. Bei Ausbruch der französischen Revolution trat noch ein Blatt als Beilage hinzu, so daß dieselbe nunmehr fünfmal in der Woche, seit 1814 aber täglich erschien. Im Jahre 1783 nahm das Blatt seinen jetzigen Namen an: »Frankfurter Journal« mit einem Doppeladler in der Mitte. Seit 1817 erschien mit der Zeitung ein Unterhaltungsblatt unter dem Titel: »Wochenblatt für Stadt und Land«, das 1833 aufhörte. Das seit 1823 als tägliche Beilage herausgegebene Unterhaltungsblatt: »Didaskalia« erscheint dagegen noch jetzt.

Diese Zeitung fand bald Nachahmung und zwar nicht nur in Frankfurt am Main und in mehreren anderen deutschen Orten, sondern auch im Auslande: in Frankreich (seit 1623. Aus der ersten Zeitung: »Nouvelles ordinaires de divers endroits« entstand die noch heute erscheinende »Gazette de France«), in Holland (seit 1626), in Schweden (seit 1643 die Ordinarie Post Titende), in Rußland (seit 1703 die Moskauer Zeitung, welche zunächst nur im Wesentlichen Ukase und Verordnungen enthielt). In England erschien die erste Zeitung, »The Weekly News«, seit 1622, der zwei Jahrzehnte darauf mehr als 20 andere folgten. Macaulay scheint einen neuen Zeitabschnitt von dieser Erfindung zu datiren, wenn er schreibt: »Ein großes Experiment war gemacht, eine große Umwälzung war im Fortgange: Zeitungen waren erschienen.«**)

Die englischen Organe wurden in der That alsbald eine Pulsader des öffentlichen Lebens, während Deutschland und Frankreich vorerst eines solchen noch entbehrten. Die Zeitungen in Frankreich gewannen einen weitgreifenden Einfluß erst zur Zeit der französischen Revolution, ebenso wuchs ihre Zahl damals: von 1789 bis 1800 sollen allein 750 Zeitungen entstanden sein. In Deutschland nahmen

---

*) Prutz, der sich auf die Schriften von Schwarzkopf stützt, behauptet zwar, das Frankfurter Journal sei bereits im siebzehnten Jahrhundert eingegangen, er hat aber unrichtig gelesen, Schwarzkopf erwähnt ein anderes Organ, die Frankfurter Zeitung. Dies finde ich auch in dem Werke von Meidinger bestätigt, wo Näheres über die Frankfurter Zeitungen und Zeitschriften enthalten ist.

**) Stephan, Verkehrsleben im Mittelalter. Raumer's histor. Taschenbuch.



die Zeitungen zur Zeit der Befreiungskriege, sodann aber erst gegen Ende der vierziger Jahre einen bemerkenswerthen Aufschwung.

Ein geistreicher Schriftsteller hat von dem Entstehen der Zeitungen gesagt: »Die Druckerpresse und das Postwesen hatten mit einander zu Gevatter stehen müssen, ehe das Kindlein die ächte Zeitungstaufe erhielt; die Censur stellte sich als ungebetene Pathin dazu ein, und fügte schon an der Wiege die Anerkennung hinzu, daß in diesen Windeln ein Herkules liege.*)

In der That, die Zeitungen konnten überhaupt erst gedeihen, als die Post eine gewisse Stufe der Entwickelung erreicht hatte und die ihr übermittelten Nachrichten aller Art schnell zu sammeln und zu verbreiten vermochte. Ist doch eine Zeitung, wie schon angedeutet, im Wesentlichen nur eine Zusammenfassung wichtigerer Nachrichten aus den verschiedensten Orten, ein mittelst der Buchdruckerpresse hergestellter offener Brief. Die Post war aber früher im ausschließlichen Besitze aller brieflichen Nachrichten.**)

Im Eingange dieser Arbeit habe ich bereits des Antheils erwähnt, den die Posthäuser bz. Postmeister an der Entstehung der Zeitungen hatten. Noch während des ganzen siebzehnten Jahrhunderts müssen die Vorsteher der Postanstalten oder doch die Postbeamten vielfach die Herausgeber der Zeitungen gewesen sein, wie schon aus folgendem Rath erhellt, den der Schriftsteller Spate den letzteren in seiner bereits erwähnten Schrift vom Jahre 1695 in Betreff der Mittheilung von Wunder- und Teufelsgeschichten ertheilt; er schreibt nämlich: »Solches Zeug ist so wenig zu unsern Zeitungen zu rechnen, daß es vielmehr hoch bestrafet und mit Landesverweisung belohnet werden sollte, Gestalt denn kein verständiger Postmeister dergleichen Lieder oder den Inhalt in seinen Novellen sagen wird.« Dies wird auch anderweit bestätigt. So wurden in der ehemaligen freien Stadt Danzig die im Jahre 1662 erschienenen »Avisen und Novellen« von Postbeamten herausgegeben.***) In Sachsen wurde das Recht, Zeitungen zu veröffentlichen, von Alters her zunächst als Ausfluß des Postregals angesehen, so daß mit dem, im siebzehnten Jahrhundert noch üblichen Pachtbetrage des letzteren stets auch die Befugniß, Zeitungen zu schreiben, zu drucken und herauszugeben, als selbstverständliches Zubehör verbunden, und Diejenigen, welche Zeitungen herauszugeben beabsichtigten, verpflichtet waren, sich deshalb mit dem Pächter des sächsischen Postwesens, dem Postmeister zu Leipzig, zu verständigen.†) Auch in Oesterreich müssen die Postmeister mehrfach die Herausgeber von Zeitungen gewesen sein, wie aus einem weiter unten folgenden Citat aus Scherr's Culturgeschichte hervorgeht.

Am längsten hat sich die Verbindung der Zeitungen mit dem Postwesen oder auch mit den Postmeistern in den Vereinigten Staaten von Amerika erhalten, wozu freilich kommt, daß dort die Posteinrichtungen verhältnißmäßig spät erfolgten. Der Postmeister Campbell in Boston war seiner Zeit Derjenige, dem die Neuigkeiten aus Europa am ersten zugingen, die Postboten und Postillone

*) Das deutsche Zeitungswesen. Deutsche Vierteljahrsschrift 1840 1. H. S. 5.

**) Daher mag es auch kommen, daß man die Ausdrücke: »Post« und »Nachricht« (somit auch »Zeitung«) noch gegen Mitte des siebzehnten Jahrhunderts für synonym ansah. So finde ich in einem Schriftsteller jener Zeit den Satz: »Als ihm die Post von seines Sohns Tode gebracht wurde u. s. w.«

***) Löschin, Geschichte Danzigs 2. Theil S. 95.

†) Witzleben, Geschichte der Leipziger Zeitung. Leipzig 1860.



theilten ihm ferner mit, was sich in der ganzen Kolonie zutrug, an Markttagen wurde sein Haus nicht leer von Personen, die Briefe brachten oder daselbst in Empfang nahmen. Campbell hielt es unter solchen Umständen für angethan, im Jahre 1704 eine Zeitung, die erste amerikanische, unter dem Titel: Bostoner Neuigkeiten-Brief (Boston News Letter) herauszugeben. Nach seinen Berichten zu urtheilen, glaubte er mit der Herausgabe derselben einen öffentlichen Dienst wahrzunehmen. Sein Nachfolger in der Stellung als Postmeister, Bradford, gründete eine zweite Zeitung, die alsbald als Vignette ein Schiff und einen Postillon trug, während sein Nachfolger Huck ein drittes Blatt, »den Postillon« (The Post Boy) begründete. Hier möchte ich nur noch anführen, daß auch der amerikanische General-Postmeister und berühmte Staatsmann Benjamin Franklin in seiner früheren Stellung als Postmeister in Philadelphia ebenfalls eine Zeitung herausgab*). Im Ganzen soll diese Nebenbeschäftigung der Postmeister dem Postdienste nicht förderlich gewesen sein, zumal jene Beamten die Blätter ihrer Mitbewerber von der Postbeförderung ausschlossen, so daß jene, um dieselbe doch durchzusetzen, die Bestechung der Postillone und Postboten bewirkten.

Die erste Zeitung innerhalb der damaligen kurbrandenburgischen Lande wurde am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts von dem Botenmeister in Berlin herausgegeben, das ist also von dem Aufseher der Boten, welche früher die Posten ersetzten. Da aber die Ankunft der Boten, den Umständen gemäß, nicht stets mit gleicher Regelmäßigkeit erfolgte, so konnte diese Zeitung selbst noch nicht regelmäßig erscheinen. Man muß hiernach dieses Organ mehr als ein numerirtes Flugblatt, denn als eigentliche Zeitung ansehen.

Um das Wesen der Zeitung richtig zu erkennen, muß man auf die ursprüngliche Bedeutung des Wortes: »Zeitung« zurückgehen. Es ist nicht, wie man vielfach annimmt, unmittelbar von »Zeit« abzuleiten, sondern mittelbar von dem alten, in der englischen Sprache noch erhaltenen Worte tiding, d. i. Begebenheit, Nachricht, Neuigkeit, das übrigens nebst dem verwandten tidende und tidning auch als Titel von einigen dänischen, norwegischen und schwedischen Zeitungen noch heute geführt wird, z. B. Berlingske Tidende (Kopenhagen), Bergens Tidende (Bergen i. N.), Helsingsborgs Tidning (Helsingborg). (Ebenso unrichtig leitet man das Wort »Gazzetta« von einer Scheidemünze her, während es wahrscheinlicher ist, daß es von gazzettare, schwatzen, plaudern herkommt.) Noch heutigen Tages spricht man von einer schlimmen, einer angenehmen Zeitung, und ein älteres Sprichwort sagt: »Wer gern neue Zeitungen hört, dem werden auch viele zugetragen«. In dieser Bedeutung des Wortes läßt Schiller in seiner Bearbeitung des Macbeth den schottischen Edelmann Rosse sagen:

»Als ich mich auf den Weg gemacht,
Um euch die Zeitungen zu überbringen,
Womit ich schwer beladen bin u. s. w.«

Bei Shakespeare heißt die betreffende Stelle:

»When I came hither to transport the tidings,
Which I have heavily borne etc.«

Am richtigsten würde man hiernach wohl die Zeitungen als Neuigkeits-

*) Clarigny, Histoire de la Presse en Angleterre et aux Etats-Unis, pag. 316, 354.

blätter bezeichnen, zumal sie schon frühzeitig auch Novellen oder Nouvelles genannt wurden.

Für das Aufkommen der deutschen Zeitungen war der dreißigjährige Krieg sehr günstig, der Deutschland leider verwüstete, es gleichzeitig aber zum Mittelpunkt des europäischen Interesse, zum wahren Centralsitze aller Kriegszüge, Schlachten und Eroberungen und damit zu einer Fundgrube für die Zeitungsschreiber machte. In dieser und anderen gewitterschwülen Zeiten besaßen die Zeitungen gewissermaßen eine elektrisirende Wirkung.

Von einer der ältesten deutschen Zeitungen, der Magdeburgischen, die um jene Zeit begründet wurde, ist nur ein Blatt aus dem Jahre 1626 erhalten; ich hebe daraus folgende charakteristische Stelle hervor:

> »Auß der Marck vom 27. Ditto (Juny). Am 21. dieses, sein 60 Soldaten zu Polckow eingefallen, vnd dz Dorf außgeplündert. Am 22. ist zu Tangermünde ein Justitz aufgericht, vnd am 23. 2 Soldaten dran gehenckt, vnd ein Reuter mit de Rade justificirt worden. Die Soldaten sollicitirn vmb Sold. Die Friedländis. arbeiten an einer Schiffbrücke bey Rethen sehr starck. Ein Hamburger Schiff hat nach Tangermünde gewolt, ist von den Maaßfeldis. auß gelade worden. u. s. w.«

In dieser Zeitung, von der ich einen Abdruck besitze, sind die politischen Korrespondenzen lediglich nach dem Datum geordnet, nämlich: »Auß Rohm vom 20 Juny. Anno 1626«. »Auß Venedig vom 26 Ditto«. »Auß Engelland«, »Auß Pariß«, »Auß der Marck«. »Auß Ambsterdam«. »Auß Wien vom 1 July« u. s. w. »Auß Cöln vom 8 Ditto«, so daß also die neuesten Nachrichten sich am Schlusse des Blattes befinden. Die Magdeburgische Zeitung behielt ihr ursprüngliches Quart-Format bis zum Jahre 1843, sie erschien dreimal wöchentlich. Zwei Nummern trugen den preußischen Adler, die dritte Nummer zeigt Merkur auf geflügeltem Pferde, in der Hand ein Blatt haltend mit der Aufschrift: »Nachjagender Courier«.

Die sich zur Zeit des dreißigjährigen Krieges drängende Menge von Nachrichten brachte auch eine Menge von Zeitungen hervor, von denen viele nach Eintritt des Friedens, als die Leidenschaften sich beruhigt hatten, eingegangen sein werden. Unter den Zeitungen, welche bald nach dem Kriege erschienen und bis zur Gegenwart fortdauern, verdient die Leipziger Zeitung Erwähnung, über welche gelegentlich ihres zweihundertjährigen Bestehens eine besondere Geschichte erschienen ist. Dies Blatt erlangte unter den deutschen Organen schon frühzeitig Bedeutung durch die Schnelligkeit und Reichhaltigkeit seiner Nachrichten. Zu dessen Redigirung wurden bereits 1766 außer den gelehrten Zeitschriften 47 deutsche, 17 französische, 10 englische, 8 holländische, 5 italienische und 1 polnische Zeitung benützt. Daneben hatte die genannte Zeitung schon von ihrem Entstehen an Korrespondenten in verschiedenen wichtigeren Orten. In Sachsen besaß sie früher das Vorrecht, alle politischen Nachrichten aus dem Auslande bringen zu dürfen. Um das Jahr 1712 erschien sie auch in einer lateinischen Ausgabe.

Nicht ohne kulturhistorisches Interesse sind überhaupt schon die in früherer Zeit von den Zeitungen angenommenen Namen, welche zugleich oft so gewählt sind, um die Aufmerksamkeit des lesebedürftigen Publikums zu erregen. Aviso, Relation und Journal gehören schon zu den älteren Namen; es traten alsbald dazu: Ristretto, Referendar, Korrespondent. Weltcourier, Posthorn und Postreuter (eine Zeitung dieses Namens erschien ehedem in Fulda) deuteten hin auf die Schnelligkeit der Nach-

richten und im Mercur huldigte man dem Schutzgotte der Zeitungen. Chronik, Zuschauer und Beobachter sollten eine Andeutung ihres Strebens nach Genauigkeit geben, die jedoch im Ganzen noch wenig eingehalten wurde. Im »Drunter und Drüber« wollte man bildlich den Lauf der Weltbegebenheiten darstellen u. s. w. In späterer Zeit erschien in Endorf sogar eine »Posaune« und in Merseburg trat selbst ein »Preußischer Soldat«*) als Volksredner auf. Auch an entsprechenden Devisen fehlte es nicht, wie: »Solem quis dicere falsum audeat!« »Adsit virtus patriaeque amor.« »In varietate voluptas.« »Non fumum ex fulgure«. »Relata refero« oder »Diversité c'est ma devise«. »Verité! rien que la vérité! toute la vérité.« »Ohne Haß noch Gunst« u. s. w. Bezeichnend ist übrigens auch, daß die älteren Zeitungen den Ort ihres Erscheinens nicht, wie es heute fast stets geschieht, in dem Titel angaben: das Frankfurter Journal nannte sich nur »Journal«, die Magdeburgische Zeitung nur »Wochentliche Zeitungen«. Man sieht schon daraus, daß die Zeitungen ursprünglich nicht weit über den Erscheinungsort hinauskamen, sonst hätte man zur Vorbeugung der Verwechselung schon eine nähere Bezeichnung gewählt. Zu Friedenszeiten mochten früher die deutschen Zeitungen nur für einen verhältnißmäßig geringen Theil der Bevölkerung, im Wesentlichen nur für bestimmte Stände in der Gesellschaft geschrieben sein, bis mit der zunehmenden politischen Bildung ein immer größerer Theil des Volkes daran Interesse bekundete. Der Schriftsteller Beust erörtert wenigstens noch die Frage, welchen Gattungen von Lesern die Zeitungen am meisten Nutzen schaffen und er kommt zu dem Ergebnisse, daß es vor Allem seien: die Höfe großer Herren, der geistliche Stand, die Mitglieder der Universitäten und der Kaufmannsstand. Den meisten Nutzen, meint er, eigne sich die Kaufmannschaft von den Zeitungen an, »weil selbige nicht ohne Grund behauptet, daß sie zu den gedruckten Nouvellen nicht nur vieles beytrage, sondern auch dieser selbst wegen des Gewerbes mit auswärtigen Völckern ohne Nachtheil ihrer Handlung nicht entbehren könne«. Die Kaufmannschaft habe auch hierin Recht, denn sie könne »so wenig ohne Correspondenz und hin und wieder gesammlete Nachrichten der Freunde und Handels-Genossen als ein Fisch ohne Wasser seyn«. Besondere Hofzeitungen entstanden in Berlin, Petersburg, Stockholm, Kopenhagen, Wien (die Wiener Zeitung), München und später auch in Mainz und Mannheim, während vorzugsweise die Handelsverhältnisse berührende politische Nachrichten von den Zeitungen in Hamburg, Gotha, Leipzig, Cassel und Nürnberg gebracht wurden.

Der Druck und Verlag der Hof- oder Staatszeitung in Berlin wurde 1632 dem Botenmeister Veit Frischmann übertragen. Er mußte sich damals verpflichten, »daß nichts von Pasquillen, sie seien auch wider wen sie wollen, oder sonst etwas, so einem oder dem andern, zumal Standespersonen anzüglich, darinnen sein soll.«

Bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war es in Deutschland noch üblich, daß das Haupt einer Familie wichtigere, auf das Land, den Ort, die Familie bezügliche Nachrichten niederschrieb und dergestalt eine Chronik anlegte, die für die Nachkommen vieles Interesse bot und meist hoch in Ehren gehalten wurde. Seit der Entstehung und fortdauernden Ausbildung der Zeitungen ist dieser Gebrauch verschwunden. Die Zeitung ist die treue Chronik eines Ortes und dessen

*) Der Titel dieser Zeitung war eigentlich: »Der mit einem Sächsischen Bauer von den neuesten Kriegs- und Weltgeschichten redende Preußische Soldat.«

Umgebung, die gleichzeitig das Edle und Unedle, das Gute wie das Schlechte zur Kenntniß eines größeren Leserkreises bringt. Indem dieselbe das Volk in seinen Sitten und Gebräuchen, in Versammlungen, auf der Straße, in Gerichtssälen 2c. in charakteristischer Weise schildert, kann sie, wie schon der englische Dichter Cowper bemerkt hat, als »ein immer wechselndes Gemälde des Lebens in allen seinen Gestalten und Fluctuationen« bezeichnet werden. Jede Zeitung besserer Art giebt aber nicht nur Kunde von dem Leben und Treiben einer bestimmten Landschaft, einer Provinz, eines Staates, sondern sie bringt auch Nachrichten aus den entferntesten Gegenden der Erde. Dergestalt prägen sich in der gesammten periodischen Presse der Kulturvölker die Regungen des Geistes der Völker allseitig aus; dieselbe ist, wie der französische Schriftsteller Hatin*) überaus treffend bemerkt hat: »ein vielseitiges Diorama, in dem sich auf einer Reihe beweglicher wechselnder Bilder Alles abspiegelt, was die Neugier reizt und die Geister entflammt, die Gedanken des Genies und die Irrthümer des großen Haufens, die Träume des Staatsmannes und die gewaltigen Kraftäußerungen der Völker«.

Heutzutage wird selten der Jahrgang einer Zeitung, Blatt für Blatt, gesammelt und aufbewahrt, obschon derselbe, wie in der Einleitung der ersten Nummer der bereits oben erwähnten Leipziger Zeitung angedeutet ist, als ein »Jahr- und Geschichtsbuch« oder doch mindestens als eine gute Chronik der Weltbegebenheiten anzusehen ist. Früher gaben die Zeitungen allgemein ein Inhaltsverzeichniß heraus, was jetzt nur ganz ausnahmsweise geschieht. Die »Augsburger Allgemeine Zeitung«, welche bekanntlich viele wissenschaftliche Artikel bringt, hält zum Nutzen aller Personen, welche gelegentlich Nachforschungen anzustellen haben, an dieser Einrichtung fest. Einzelne Aufzeichnungen der Zeitungen, insbesondere der älteren — wie auch schon der Flugblätter — haben für die Geschichtsforscher einen beträchtlichen Werth, und ihr Verlust wäre für die Geschichte unersetzlich. Besonders kommen natürlich solche Nummern in Betracht, in denen wichtigere Ereignisse, wie z. B. Krönungen der Kaiser, Papstwahlen 2c., behandelt sind, da sie oft die einzigen archivalischen Urkunden ihrer Epoche sind. So giebt es z. B. auch keine treuere Darstellung der besonderen Ereignisse in der französischen Revolution als die vollständige Sammlung der Zeitung »Moniteur«. Dies war auch die Veranlassung, daß eine Aktien-Gesellschaft diese Zeitung von den Jahren 1789 — 1805 neu herausgab**).

Der auf dem Felde der Handelsstatistik ehemals thätig gewesene Schriftsteller H. Meidinger in Frankfurt am Main hat in seiner, 1845 erschienenen Schrift »Frankfurts gemeinnützige Anstalten« unter dem Titel: »Historischer Ueberblick der periodischen Schriften und Lokalblätter, welche von der ältesten bis auf die gegenwärtige Zeit in Frankfurt am Main erschienen sind«, eine literar-historische Arbeit geliefert, die wegen ihrer Gründlichkeit und Zuverlässigkeit einen sehr werthvollen Beitrag zur Geschichte des deutschen Journalismus bildet, von Prutz noch nicht benutzt und im Allgemeinen wenig bekannt ist. In dem Vorwort zu diesem Werke hebt der Verfasser mit Recht hervor, wie wünschenswerth eine ähnliche historisch-statistische Aufstellung der Zeitungen und Zeitschriften von den übrigen alten Handels-

*) Hatin, Bibliographie historique et critique de la presse périodique française. Paris 1866.

**) Die Bibliothek in Brüssel zahlte 1838 für ein vollständiges Exemplar des Moniteur 1,000 Franken, während ein Exemplar des neuen Abdrucks nur etwa 400 Franken kostete.



städten Deutschlands wäre, wie z. B. von Augsburg, Nürnberg, Wien, Ulm, Mainz, Cöln, Hamburg, Lübeck, Magdeburg, Erfurt, Leipzig (Straßburg) und den früher zu Deutschland gehörigen Städten Basel, Antwerpen, Brüssel, Löwen, und vielleicht auch von Amsterdam und Leiden. Auf solche Weise würde auch manches, jetzt noch im Staube Liegende gerettet werden, und die deutsche Kultur- und Literatur-Geschichte wichtige Beiträge erhalten. Je länger ein solches Unternehmen hinausgeschoben wird, desto schwieriger werde es, da es heute schon schwer hält, Zeitungen und Zeitschriften, die vor kaum 50 Jahren erschienen, ihrem ganzen Umfange nach zu beschaffen. Erst wenn so tüchtige Vorarbeiten, wie diejenige von Meidinger ist, von den größeren deutschen rc. Orten vorliegen werden, wird auch eine sich bis auf die Neuzeit erstreckende Geschichte des deutschen Journalismus geschrieben werden können. Diejenige von Prutz ist wegen der großen Schwierigkeit der Beschaffung des erforderlichen Stoffes unvollendet geblieben.

Schon im frühesten Alter der deutschen Zeitungen verband man mit den politischen Nachrichten die eingesandten Anzeigen von Ereignissen und Geschäften des bürgerlichen Lebens, weil es damals noch keine praktischere Weise der Veröffentlichung gab; es geschah theilweise wohl auch, um sich durch die Einrückungsgebühren für den noch geringen Erlös aus dem Absatz der politischen Abtheilung zu entschädigen. Das erste besondere Blatt für Annoncen erschien 1603 in Paris. Nachher wurden auch in Deutschland besondere Anzeige- oder Intelligenzblätter herausgegeben: in Hamburg 1680, demnächst in Wien, in Frankfurt am Main 1722, in Leipzig 1763. Bis dahin hatte man sich in Deutschland theils des öffentlichen Ausrufens durch die Rathsdiener auf Gassen und Plätzen oder auch, wie noch zu Anfang dieses Jahrhunderts in Pommern sogar in Folge Königlicher Verordnung geschah, auf den Kirchhöfen der Städte und den »Köderbänken« (Schwatzbänken) der Dorfschaften, theils auch der Prediger bedient, welche die meist sehr profanen Dinge, wie z. B. von verlorenen oder gefundenen Sachen rc., nach dem Gottesdienste verlesen mußten. Wie sehr dies aber zum Verdruß der Geistlichen gereichte, beweist folgender, zur Klage gediehener Fall. Ein Prediger zu Sachsenhausen (Vorstadt von Frankfurt am Main), welcher diese Art der Bekanntmachung besonders unschicklich fand, kündigte zwar im Juli 1705 von der Kanzel ab, daß eine Magd ein Tuch verloren habe, aber mit dem nicht aufgetragenen Nachsatze: »Wer es wieder findet, der behalt es, warum hat die Schlampe nicht Acht gegeben« *). Wie ich in Erfahrung gebracht habe, verkündet in einzelnen kleineren Orten in Baden, insbesondere im Kinzig-Thale, der Geistliche noch heutigen Tages von der Kanzel, wenn Gegenstände im Orte verloren oder gefunden sind, versieht also nach wie vor diese, anderswo den Zeitungen und Anzeigeblättern obliegende Aufgabe.

Das 1722 in Frankfurt am Main zuerst herausgegebene Intelligenzblatt führte ursprünglich den Titel: »Wochentliche Frankfurter Frag- und Anzeigungsnachrichten von allerhand in- und ausserhalb der Stadt zu kauffen und verkauffen, zu verleyhen und lehnen seyenden, auch verlohren, gefundenen und gestohlenen Sachen. Sodann Persohnen, welche Geld lehnen oder außleyhen wollen, Bedienungen oder Arbeit suchen oder zu vergeben haben, welche zu Frankfurt a. M. bei Anton Heinscheidt in der Maynzergaß, ohnweit der Carmeliterkirch, bekannt gemacht und vernommen werden können. 1 Januar 1722«; man nannte dasselbe

*) Schwarzkopf, über politische und gelehrte Zeitungen, Frankfurt am Main 1802.

kurzweg bloß »die Nachricht« *). Der Herausgeber hatte anfänglich mit unerwarteten Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen. Als beispielsweise auf obrigkeitliche Anordnung die Namen der Proklamirten, ehelich Verbundenen, Geborenen und Verstorbenen in sein Blatt eingerückt wurden, protestirten die Eltern und Vormünder gegen diese Veröffentlichung anfänglich auf mancherlei Weise, und nur sehr allmählich machte man sich mit dem Unverfänglichen und dem großen Nutzen dieser Einrichtung bekannt. (In der Leipziger Zeitung erschienen Familien-Nachrichten viel später: 1790 zuerst Todes-Anzeigen, 1794 Vermählungs-Anzeigen, 1797 Entbindungs-Anzeigen, und erst 1816 auch Verlobungs-Anzeigen.) Schon die erste Nummer des Frankfurter Anzeigeblattes, das 1807 den Titel »Frankfurter Intelligenzblatt« annahm, enthält zugleich ein Verzeichniß der in Frankfurt angekommenen Fremden unter der Rubrik »Zu Franckfurth angekommene Frembde, hohen und niedern Standts, und deren Einkehr«. Schon aus dem ersten Jahrgange dieses Blattes geht hervor, wie zahlreich die Fremden von Rang und Ansehen waren, die damals bereits aus Deutschland und fremden Ländern in Frankfurt am Main eintrafen. Vom Jahre 1784 ab hörte das Verzeichniß der Fremden auf.

In Preußen wurde das Intelligenzblattwesen im Jahre 1727 eingerichtet und das Berliner Intelligenzblatt erschien am Anfange dieses Jahres. »Se. Majestät von Preußen haben zum Behuf Ihrer Lande und Unterthanen, damit der gemeine Mann in seiner Werkstatt auch was nützliches zu lesen haben möchte, gewisse sogenannte Intelligenzzettel oder Wochenzettel auszugeben anempfohlen. Die in selbigen Anzeigezetteln befindlichen Nachrichten bestehen überhaupt in solchen Dingen, an deren zeitigen Kundschaft vielen Leuten, absonderlich im Handel und Wandel, in ihren Verrichtungen inner- und außerhalb Landes gelegen« u. s. w. Das Intelligenzblatt in Berlin hatte das Vorrecht, daß alle Anzeigen und Ankündigungen, welche in eine der beiden Berliner privilegirten Zeitungen (Vossische und Spenersche) aufgenommen wurden, vorher in dasselbe inserirt werden mußten. Intelligenz- und Adreßcomtoire und auch wohl Intelligenzblätter bestanden 1828 in Preußen außerdem in Königsberg, Danzig, Marienwerder, Gumbinnen, Stettin (für die Provinz Pommern), Breslau (für die Provinz Schlesien), Posen (für die gleichnamige Provinz), Magdeburg, Halberstadt, Naumburg, Erfurt, Münster und Dortmund. In der Rheinprovinz waren keine vorhanden. Der Debit der Intelligenzblätter erfolgte bis zum Jahre 1850 durch die Postanstalten, die erzielte Einnahme war für das neu errichtete Militär-Waisenhaus in Potsdam bestimmt. Die Einnahme aus dem Debit der Zeitungen in Preußen wurde ehedem den Postmeistern zur Anschaffung der Briefbeutel und Schreibmaterialien überlassen **). In Sachsen wurden zu Anfang des vorigen Jahrhunderts den Postbeamten für den Debit der Leipziger Zeitung 1 bis 6 Freiexemplare bewilligt.

In England erschien die erste Annonce in einer Zeitung im Jahre 1649. Das Inseriren nahm erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts bedeutendere Ausdehnung an.

Die Annoncen und ihre Abart, die Reklamen, sind für viele Zeitungen nicht

---

*) In Danzig nennt man das dortige Intelligenzblatt ganz ähnlich »die Anzeige«. Auch den, früher wenigstens, sehr harmlosen Zeitungen legte das lesende Publikum besondere gemüthliche Namen bei. So nannte man in Berlin die Spenersche Zeitung vielfach »Onkel Spener«, die Vossische Zeitung »Tante Voß«, und in Stuttgart die ehemalige Stuttgarter Hofzeitung »die alte Frau Base«.

**) Stephan, Geschichte der Preußischen Post.

nur eine bedeutende Quelle des Erwerbes geworden, sondern sie haben auch für das betheiligte Publikum eine hervorragend wirthschaftliche Bedeutung gewonnen. Beweis dafür ist auch das Bestehen besonderer Inseraten-Büreaus mit einer Anzahl Agenturen, wie diejenigen von Rud. Mosse, Haasenstein und Vogler ꝛc. Seit Oktober 1875 haben die Verleger mehrerer Berliner Zeitungen durch Einrichtung eines »Central-Annoncen-Büreaus der deutschen Zeitungen« eine Neuorganisation des Inseratenwesens angebahnt.

Die Erfindung des Feuilletons in seiner jetzigen Gestalt ist in Frankreich gemacht und darauf auch von den deutschen Zeitungen übernommen worden. Als nämlich unter dem ersten französischen Kaiserreiche die Besprechung der politischen Fragen gefahrvoll geworden war, brachten die Herausgeber der Zeitungen an Stelle solcher literarische und belletristische Angelegenheiten, die später in eine besondere Abtheilung, unter den Strich, verwiesen wurden.

Leitartikel erschienen zuerst in englischen Zeitungen, dort sind dieselben in der That »Leiter« oder »Führer«, weil sie die Hauptmomente der einzelnen Korrespondenznachrichten beleuchten und das Interesse an dem übrigen Inhalt der Zeitung wachrufen. Für gute Leitartikel werden von den größeren Organen bis zu 50 Pfd. Sterl. oder 1000 Mark Honorar gewährt. Auch in Deutschland schätzt man seit 3 Jahrzehnten besonders diejenigen Zeitungen, welche gut redigirte Leitartikel bringen. An den Leitartikel kann man etwa dieselben Erfordernisse stellen, wie Cicero sie von jedem Redner verlangt; derselbe soll unterhalten, überzeugen und begeistern; Unterhaltung ist ihm der Reiz, Ueberzeugung Nothwerk, und Begeisterung der Sieg des Redners. (Schluß folgt.)

---

60. Serbien, Montenegro und das türkische Vilayet Bosna.

Bei dem hohen Interesse, welches die kriegerischen Verwickelungen auf der Balkan-Halbinsel gegenwärtig in Anspruch nehmen, glauben wir unseren Lesern eine kurze geographische Darstellung der Gebietstheile, auf welchen die Kriegsflamme entbrannt ist, sowie der staatlichen und sonst in Betracht kommenden Verhältnisse geben zu sollen.

Den Hauptkern der der Türkei feindlich gegenüberstehenden Kräfte bildet das Fürstenthum Serbien (türkisch Syrp). Serbien hat einen Flächeninhalt von 791 geographischen Quadratmeilen; seine Bevölkerung wird auf 1,350,000 Einwohner geschätzt. Der genauen Zählung im Jahre 1866 gemäß zerfiel die Bevölkerung nach der Nationalität in 1,058,189 Serben, 127,545 Walachen, 24,607 Zigeuner, 2589 Deutsche und 3256 anderen Stammes, nach der Konfession in 1,205,900 Griechisch-Katholische, 3409 Römisch-Katholische, 352 Protestanten, 1560 Israeliten und 4961 Mohamedaner.

Das Fürstenthum wird im Norden von der Save (Sau) und der Donau begrenzt, welche das Land von dem österreichischen Banat trennen; im Osten grenzt Serbien an die Walachei und Bulgarien, im Süden an die Vilayets Nisch und Bosna und im Westen an Bosnien, von welchem es durch die Drina geschieden ist.

Serbien ist ein von vielen Thälern und Schluchten durchschnittenes Hochland und deshalb leicht zu vertheidigen. Man kann es als ein Land voll natürlicher Festungen bezeichnen, welches von jeher geeignet war, eine Vormauer gegen die Türken zu bilden. Die Gebirge sind mit großen Waldungen, einem Nationalschatze Serbiens, bedeckt und umwallen das Land, namentlich im Süden, fast vollständig. Das Fürstenthum ist reich an Flüssen. Der Hauptstrom, welcher zugleich die nördliche und nordöstliche Grenze des Landes bildet, ist die Donau; dieselbe nimmt die übrigen, Serbien durchfließenden Gewässer auf. Der Strom betritt unterhalb Semlin, wo die Save mündet, das Fürstenthum, fließt in östlicher, dann in südlicher Richtung und verläßt nach der Aufnahme des Timok, welcher theilweise die Ostgrenze gegen Bulgarien bildet, das Land wieder. Auf der Grenzstrecke enthält die Donau mehrere, meist unbewohnte Inseln. Die Save nimmt den aus der Herzegowina kommenden, serbischen Grenzfluß Drina, die Dubrawa, die Tamnawa und die Kolubara auf. Die Morawa, der nächste Nebenfluß der Donau, ergießt sich in zwei Armen in dieselbe; sie fließt mitten durch Serbien, ist schiffbar und bildet die Hauptwasserader des Fürstenthums; auch sie hat eine erhebliche Zahl Zuflüsse, darunter als größten die Ibar. Die Mlawa, welche bei dem serbischen Dorfe Zagubitza entspringt, der Pek, welcher aus dem gleichnamigen Waldgebirge kommt, die Rieka, die Poretschka-Rieka und der bereits erwähnte Timok sind die weiteren Nebenflüsse der Donau auf serbischem Gebiet und werden sämmtlich durch zahlreiche Zuflüsse verstärkt.

Das Klima Serbiens ist gemäßigt und angenehm. Die Monate September und Oktober bilden die günstigste Jahreszeit, während die Sommerhitze ihren Höhegrad im Juni zu erreichen pflegt.

Serbien, ein der hohen Pforte tributpflichtiges Fürstenthum, hat seinen Namen von einem slawischen Völkerstamme (Servier, Serbli), einem Zweige der Sarmaten, erhalten, welcher gegen die Mitte des 7. Jahrhunderts diese Gegend überschwemmte und die ursprünglichen Bewohner des Landes, die Illyrier, vertrieb oder unterjochte. Anfangs stand Serbien unter byzantinischer Oberherrschaft, aber unter eigenen Regenten, bis es im Jahre 1040 dem Supanen Stephan Boißlav gelang, die byzantinischen Statthalter zu vertreiben. Nach dem Erlöschen des alten Fürstenstammes bestieg das Haus Brankowitsch im Jahre 1371 den Thron, wurde indessen nach der blutigen Schlacht auf dem Amselfelde (1389) gestürzt, worauf Serbien den Türken tributpflichtig wurde. Im nördlichen Landestheile behaupteten sich Abkömmlinge des Hauses Brankowitsch bis zum Jahre 1449, wonächst ganz Serbien eine türkische Provinz bildete. Viele Serbier wanderten in Folge dessen aus. Im Passarowitzer Frieden (1718) erhielt Oesterreich, nach den Heldenthaten des Prinzen Eugen von Savoyen, den größten Theil Serbiens mit der Hauptstadt Belgrad, mußte das Land aber im Belgrader Frieden (1739) wieder an die Türkei abtreten.

Die Strenge und Grausamkeit der türkischen Befehlshaber führte im Jahre 1801 einen Aufstand herbei, welcher von Czerny Georg, einem Manne von geringer Herkunft, 11 Jahre hindurch mit größter Entschlossenheit und Thatkraft, unter Beihülfe Rußlands, geleitet wurde. Als im Jahre 1812 der russisch-türkische Krieg in Folge des französischen Angriffs auf Rußland mit dem Bukarester Frieden beendet worden war, wurde Serbien, in welchem sich der Aufstand von Neuem regte, in eine Einöde verwandelt, bis endlich Rußland den Serbiern im Jahre 1815

sehr günstige Bedingungen hinsichtlich ihres Abhängigkeitsverhältnisses von der Pforte verschaffte. Diese Bedingungen wurden im Frieden von Adrianopel (1829) bestätigt.

Die Glieder der regierenden fürstlichen Familie Obrenowitsch sind die Nachkommen von Czerny Georg; der jetzige Fürst Milan IV. Obrenowitsch bestieg am 2. Juli 1868 den Thron.

Die Verfassung Serbiens stammt aus dem Jahre 1869. Nach derselben ist der Fürst bei Ausübung der gesetzgebenden Gewalt an die Mitwirkung und Zustimmung der Nationalversammlung (Narodna Skupschtina) gebunden, welche theils aus vom Fürsten ernannten, theils aus gewählten Abgeordneten zusammengesetzt ist. An der Spitze der Staatsverwaltung steht ein dem Fürsten unmittelbar untergeordneter Ministerrath, neben welchem ein Staatsrath errichtet ist, der sich mit der Vorbereitung der Gesetze zu befassen hat.

Das Fürstenthum ist in Bezug auf die Verwaltung in 17 Kreise und 60 Bezirke eingetheilt. In jedem Kreise werden die Verwaltungs- und Finanzgeschäfte von einem Kreisamte wahrgenommen; den Kreisämtern sind als politische Behörden die Bezirksämter untergeordnet. Jede Gemeinde hat ihren frei gewählten Vorstand.

Die Hauptstadt Belgrad zählte am Schlusse des Jahres 1872 26,674 Einwohner in 3095 Privathäusern. Die nächst größten Städte sind Poscharewatz mit 6909, Schabatz mit 6516 und Kragujewatz mit 6386 Einwohnern. 40 Ortschaften haben mehr als 2000 Bewohner.

Nach dem Budget für 1874/75 sind die Staatseinnahmen auf 35,035,000 und die Staatsausgaben auf 35,031,983 Steuerpiaster*) festgestellt. Eine Staatsschuld bestand vor Ausbruch des Krieges nicht. Der an die Pforte zahlbare Tribut betrug bisher 1,176,255 Steuerpiaster.

Das serbische Heer ist aus der stehenden Armee, welche im Ganzen 5046 Mann mit 180 Feldgeschützen zählt, und der Nationalarmee (Reserve) zusammengesetzt, welche sich im 1. Aufgebot auf 67,280 Mann und im 2. Aufgebot auf 48,400 Mann Infanterie und auf 4950 Mann Kavallerie belaufen soll. Die Gesammtstärke des Heeres wird auf 150,490 Mann angegeben. Zur Wehrpflicht sind alle Serbier, mit Ausnahme der höchsten Staatsbeamten und der Geistlichen, vom 20. bis zum 50. Lebensjahre berufen.

Die Hauptnahrungsquelle der Bewohner bildet die Landwirthschaft; doch stehen Ackerbau und Viehzucht, obgleich sie fast ausschließlich die Ausfuhrartikel des Fürstenthums liefern, auf einer niedrigen Stufe. Im Jahre 1874 wurden 33,795,000 Kilogramm Getreide, 34,100 Stück Rindvieh, 27,000 Schweine und 1,452,500 Schaf- und Ziegenfelle ausgeführt. Der Werth der Ausfuhr bezifferte sich im Jahre 1872 auf 30,985,500 Francs, derjenige der Einfuhr auf 32,949,200 Francs.

Eisenbahnen sind noch nicht im Betriebe. Telegraphenlinien gab es im Jahre 1872 in einer Länge von 1376 Kilometern. Die Länge der Drähte betrug 2051 Kilometer, die Zahl der Telegraphenanstalten 30. Im Jahre 1872 wurden im Ganzen 189,221 Telegramme befördert.

Das Deutsche Reich wird durch einen General-Konsul in Belgrad vertreten.

*) 100 Steuerpiaster = 31 Mark 60 Pf.



Die Verbündeten Serbiens bilden die stammverwandten, halbwilden Montenegriner, ein Häuflein von Bergbewohnern, die von jeher der Macht der Osmanlis Trotz geboten haben.

Das **Fürstenthum Montenegro** oder Zrnagora (d. h. schwarzer Berg) ist ein unter russischem Schutze stehendes Ländchen, welches sich von dem dinarischen Alpenstock bis hart an die Ufer des adriatischen Meeres erstreckt.

Montenegro grenzt im Nordwesten, Norden und Nordosten an Bosnien und die Herzegowina, im Osten und Süden an Türkisch-Albanien, im Südwesten an Dalmatien.

Der Flächeninhalt des Landes wird mit 76 bis 80,4 geographischen Quadratmeilen angegeben; die Bevölkerung beläuft sich auf etwa 120,000 Einwohner. Waffenfähige Männer zwischen 20 und 50 Jahren, welche die Nationalarmee bilden, zählt man ungefähr 20,000; ein stehendes und besoldetes Heer giebt es nicht, mit Ausnahme der 100 Mann starken fürstlichen Leibwache.

Der Hauptort Cetinje zählt 500 Einwohner.

Das Land ist ganz gebirgig und wenig zugänglich, daher auch leicht zu vertheidigen. Die Gebirge erreichen im Lowtschen die Höhe von 7500 Fuß. Die Oberfläche der aus Kalkstein bestehenden Felsen ist meist nackt.

Die sehr seichten und im Sommer oft austrocknenden Flüsse Montenegros münden in den Skutarisee in Albanien. Der Hauptfluß ist die Moratscha mit der Zeta.

Das Klima ist in den höheren, nördlichen und westlichen Gebirgsgegenden kalt; in den Klüften der höchsten Berge ruht ewiger Schnee. Die östlichen, tiefer gelegenen Theile haben ein mildes Klima; »im Süden weht wahre Paradiesesluft«.

Zrnagora, früher ein Lehnsland Serbiens, wurde im Jahre 1383 nach der Eroberung des letzteren durch die Osmanen ein unabhängiger Staat und befand sich seit dieser Zeit in fortwährendem Kampfe mit der Pforte, ohne je ganz unterworfen worden zu sein. Zuletzt wurde das Verhältniß Montenegros zur Türkei durch die Verträge von Cetinje vom 3. Mai 1864 und von Konstantinopel vom 26. Oktober 1866, namentlich hinsichtlich der Grenzstreitigkeiten, geregelt.*)

Die Bevökerung bekennt sich zum größten Theil zur griechisch-katholischen Kirche.

Ackerbau wird wenig getrieben; die gewerbliche Thätigkeit besteht lediglich in der Hausindustrie. Handel findet nur insoweit statt, als die dringendste Nothwendigkeit erheischt, und zwar fast ausschließlich mit Cattaro in Dalmatien.

Regierender Fürst (Hospodar) ist Nicolaus I., welcher im Alter von 35 Jahren steht und am 14. August 1860 zum Fürsten ausgerufen wurde. Dem Fürsten steht der Senat zur Seite, welcher die oberste Staatsbehörde und den höchsten Gerichtshof ausmacht und der Skupschtina verantwortlich ist. Die letztere wird von den Hausvätern, Ortsältesten, Stammeshäuptlingen und Wojwoden gebildet.

Die Einnahmen und Ausgaben werden auf jährlich 10,000 Dukaten geschätzt. Der Fürst erhält außer seiner Civilliste von 6000 Dukaten eine russische Aushülfe von jährlich 8000 Dukaten.

---

*) Abgedruckt im Staatsarchiv von Aegidi und Klauhold. Band 12.

Von den unmittelbaren Besitzungen der Türkei stehen Bosnien und die Herzegowina seit Jahresfrist im Aufruhr. Beide Ländertheile gehören dem türkischen Vilayet (General-Statthalterschaft) **Bosna** an, welches außerdem noch das türkische Kroatien umfaßt.

Bosna ist die nordwestlichste Provinz der Türkei und wird nördlich durch die Save von Slavonien, östlich durch die Drina und Uwaz von Serbien, westlich durch die dinarischen Alpen von Dalmatien geschieden und im Süden von Dalmatien, Montenegro und Albanien begrenzt.

Die gesammte Provinz umfaßt 62,463 Quadratkilometer (1134 Quadratmeilen); die Zahl der Bewohner wird auf etwa 1,200,000 bis 1,300,000 angegeben.

Die Bevölkerung ist gemischt; doch ist die Hauptmasse slawischen Stammes und christlichen Glaubens. Auch die in der Provinz ansässigen Mohamedaner sind meist Bosnier, welche zum Islam übergetreten sind, um ihre Güter zu behaupten und die sich jetzt als die wüthendsten Feinde ihrer Stammesgenossen zeigen (Beghs).

Die Einwohnerzahl für den etwa 800 Quadratmeilen umfassenden Gebietstheil, welcher gewöhnlich mit Bosnien bezeichnet wird, schätzt man auf 810,000 Seelen, und zwar 380,000 Griechisch-Katholische, 111,500 Römisch-Katholische, 316,000 Mohamedaner und 2500 Juden. Die Herzegowina mit etwa 300 Quadratmeilen soll 290,000 Einwohner, darunter 180,000 Griechisch-Katholische, 42,000 Römisch-Katholische und 68,000 Mohamedaner zählen.

Bosnien, im Alterthum ein Theil Illyriens, kam unter römischer Botmäßigkeit zu Pannonien und durch Augustus zu Dalmatien. Nach der Völkerwanderung gehörte das Land bald zu Serbien, bald zu Kroatien und bildete dann einen eigenen Staat, welcher im Jahre 1138 unter ungarische Herrschaft gerieth, im 14. Jahrhundert wieder selbstständig wurde und seit 1376 sogar ein Königreich bildete.

1401 eroberten die Türken das Land, wurden aber von 1460 bis 1526 durch die Ungarn verdrängt, welche freilich nur unter fortgesetzten Kämpfen das Land behaupten konnten und dasselbe nach der Schlacht von Mohacz (1526) den Türken wieder überlassen mußten. Ein Aufstand in den Jahren 1849 und 1850 wurde von den Türken mit blutiger Strenge unterdrückt.

Der unter dem Namen Herzegowina bekannte Theil der Provinz Bosna ist eine Gebirgslandschaft, welche den südwestlichen Theil dieser Provinz ausmacht und gegen das adriatische Meer abfällt. Im Alterthum zu Illyrien gehörig, tritt das Land im 9. Jahrhundert unter der Bezeichnung Fürstenthum Zachlum auf. Nach mehrfachem Wechsel der Besitzer wurde das Land im Jahre 1440 vom Kaiser Friedrich III. zu einem selbstständigen Herzogthum erhoben. Von da ab nannte man es schlechthin das Herzogthum, türkisch Hersek, slavonisch Herzegowina. 1463 wurde das Gebiet den Türken zinsbar, 1483 der türkischen Herrschaft ganz unterworfen und zu Bosnien geschlagen.

Bosnien ist sehr gebirgig und wird im Osten der dinarischen Alpen von einer Reihe paralleler Gebirgsketten erfüllt, welche verschiedene Namen führen. Die Ostgrenze gegen die Herzegowina bildet eine den oberen Lauf der Narenta begleitende Gebirgskette. Ebenen sind nur längs der Save, der unteren Unna und Bosna vorhanden. An Flüssen und Bächen ist Bosnien reich. Die Unna, die Bosna, die

Drina mit vielen Zuflüssen strömen der Save zu, die Narenta in der Herzegowina ergießt sich ins adriatische Meer.

Das Klima wird im Allgemeinen durch die hohen Gebirge, deren Spitzen ewiger Schnee bedeckt, gemildert; nur in der Herzegowina ist es theilweise sehr heiß.

Von dem fruchtbaren Boden der Thäler soll der größte Theil, etwa $^4/_5$, nicht angebaut sein. Der Reichthum der Bewohner besteht in Hausthieren. Die Industrie des Landes befaßt sich hauptsächlich mit der Gewinnung und Bearbeitung des Eisens.

In politischer Hinsicht zerfällt die Provinz Bosna in 7 Kaimakamlyks, welche wiederum in Kreise eingetheilt werden. An der Spitze jedes Kaimakamlyks steht ein Kaimakam, welcher von dem Valy der Provinz abhängt. Die Steuereinnahme in Bosnien hat im Jahre 1871 über 9 Millionen Mark betragen, wovon über die Hälfte durch den Zehnten, etwa ein Viertel durch die Kopfsteuer aufgebracht worden ist.

Die Hauptstadt Bosniens ist Serajewo. Die Angaben über die Einwohnerzahl sind äußerst schwankend. Uns liegen verschiedene Zahlen vor, welche die Bewohner auf 35,000 bis 90,000 beziffern. Die besten geographisch-statistischen Hülfsmittel, wie beispielsweise das periodisch erscheinende Werk von Behm und Wagner, »die Bewohner der Erde«, stellen fast bei jedem Orte der Türkei mehrere Zahlen unter Angabe der Quelle gleichsam zur Auswahl neben einander, da die Ermittelungen im günstigsten Falle auf Häuserzählungen beruhen und oft jeder Anhalt zur Beurtheilung der Glaubwürdigkeit fehlt.

An bedeutenderen Städten in Bosnien würden noch aufzuführen sein: Banaluka mit 10- bis 15,000 Einwohnern, der Endpunkt der von der österreichischen Grenze ausgehenden, einzigen Eisenbahn Bosniens, Fotscha (10- bis 12,000), Novibazar, südlich von Serbien (9- bis 15,000), Swornik, die Grenzfestung an der Drina (8- bis 12,000), und Teravnik (8- bis 12,000 Einwohner). In der Herzegowina sind die größeren Orte Mostar (10- bis 18,000) und Trebinje (3- bis 10,000 Einwohner). Das im Kriege oft genannte Niktschitz ist ein Ort von 1500 bis 2000 Einwohnern.

---

61. Die atlantischen Kabel und ihre Unterbrechungen.

Der am 23. Juni erschienenen Nummer des »Engineering« entnehmen wir die nachstehende Mittheilung über die Unterbrechungen der atlantischen Kabel und die dadurch veranlaßten Herstellungsarbeiten.

Die Aussetzung der Belohnung von 1000 Pfd. Sterl., welche die Direktoren der »Direct United States Cable Company« für die Entdeckung der Personen, die ihr Kabel böswillig beschädigt haben, zu zahlen sich verpflichteten*), scheint keinen Erfolg gehabt zu haben. Dieser Umstand muß als ein Beweis dafür aufgefaßt werden, daß die Brüche des direkten Kabels ebenso wenig böswillig verübt worden sind, wie die, welche bei anderen Kabeln vorkommen. Der Oberinspektor der Anglo-American Company, Herr M. J. Gaines in Duxbury, theilt in einer

*) Vergl. P. u. T. A. von 1876 Nr. 9 S. 278.

Zuschrift an den »Boston Herald« mit, daß das anglo-amerikanische Kabel von Duxbury nach St. Pierre, welches im Jahre 1869 gelegt wurde, regelmäßig jedes Jahr nach seiner Legung (ausgenommen im Jahre 1874) unterbrochen war und im Jahre 1875 allein sogar dreimal. Er führt ferner an, daß dieses Kabel seltsamerweise am 26., 27. und 29. Mai in verschiedenen Jahren gestört war, und daß alle Brüche, außer einem, innerhalb einer Strecke von 50 Meilen gelegen haben und fünf hiervon in einer Entfernung von 10 Meilen. Die Besitzer und Kapitäne der Fischerboote, welche das Kabel zerrissen, haben zu verschiedenen Malen mit Bereitwilligkeit alle Einzelheiten des Vorfalles berichtet. Diese Mittheilungen führt Herr Gaines als Beweis dafür an, daß das Zerreißen des direkten Kabels zufällig gewesen ist und keineswegs böswillig oder mit Absicht geschah. Herr Gaines erwähnt als ein Beispiel, wie Kabel zerrissen werden können, Folgendes. Am 4. Mai 1873 wurde das Kabel 66 Meilen von Duxbury durch den Schooner des J. W. Bradley aus Rockport, Massachusets, zerrissen. Die näheren Umstände in diesem Falle waren, daß an dem Tage, an welchem das Kabel erfaßt wurde, ein fürchterlicher Sturm hereinbrach. Der Schooner warf kurz vor Nacht Anker, wobei beinahe 180 Faden Ankertau ausgeworfen wurden. Als der Schooner am Morgen lichtete, dachte man, der Anker hätte Grund gefaßt. Nachdem ungefähr 80 Faden aufgewunden waren, fand sich, daß der Anker festhing; es wurde sechs Stunden hindurch weiter aufgewunden und man bekam während dieser Zeit nur eine Lage Tau auf die Haspel, indessen der Schooner niedergezogen wurde und die See sich mächtig hob und wieder senkte. Endlich bemerkte man, daß das Kabel gefaßt war und während man einhielt, um zu überlegen, in welcher Weise der Anker am besten gelichtet werden könnte, riß das Kabel. »In dieser Weise«, sagt Herr Gaines wörtlich, »geschehen die Brüche. Es ist immer dieselbe Art, nur die Zeit und der Ort wechseln. Der Schiffer hakt das Kabel auf, windet die Ankerkette so weit als möglich auf, übt hierbei einen gewaltigen Zug auf das Kabel aus und wird nun an das Kabel herangezogen. Der hohe Gang der See wirft ihn zurück oder eine mächtige Grundwelle schleudert ihn wie einen Kork nach oben, wobei etwas in Stücke gehen muß. In der Regel ist es das Kabel, da es die geringere Festigkeit besitzt.« Dieser Bericht stimmt mit der allgemeinen Erfahrung weit mehr überein, als das von Sir W. Thomson und Herrn Bramwell in ihrem Bericht abgegebene Urtheil: »daß nämlich, wenn ein Fischerboot das Kabel zufällig erfaßt, dasselbe bis zur Meeresoberfläche aufgewunden und nun den Anker an Bord zu bekommen versucht hätte, das Kabel bei diesem Vorgange nicht hätte zerreißen können.« Wir dürfen vielmehr annehmen, daß das Kabel der »Direct United States Cable Company« in genau derselben Weise gerissen ist, wie das der anglo-amerikanischen Gesellschaft.

Das Kabel der ersteren Gesellschaft ist nun glücklicherweise schon lange Zeit von Unfällen verschont und in betriebsfähigem Zustande erhalten geblieben, dagegen ist das der anglo-amerikanischen wieder beschädigt worden. Trotzdem finden wir nicht, daß die genannte Gesellschaft eine böswillige Störung ihrer Kabel annimmt. Ihr Kabel von Brest nach St. Pierre, gewöhnlich das französisch-atlantische genannt, riß am 26. April und das Reparaturschiff »Minia«, welches zufällig in der Themse lag, wurde in wenigen Tagen fast 200 Meilen von Brest zur Behebung des Fehlers abgesandt, ungefähr nach derselben Stelle, wo das Kabel im Jahre 1873 einen Bruch erhalten hatte. Zum Unglück riß am 4. Mai vor Been-

digung der Reparatur das letzte Kabel der Gesellschaft zwischen der Placentra-Bay, St. Pierre und Cap Breton, so daß jetzt die Verbindung zwischen Newfoundland und New-York vollständig unterbrochen war. Das eine wurde sehr bald durch einen gemietheten Dampfer wiederhergestellt. Es schien jedoch gerathen, noch ein anderes der Placentra-Kabel zu repariren. Die »Minia« erhielt Befehl, das französisch-atlantische Kabel im Stich zu lassen, und ging am 18. Mai zur Herstellung des Kabels nach Newfoundland in See. Zur Reparatur des französisch-atlantischen wurde die »Hibernia«, welche eben vom Legen des Kabels Australien-Neuseeland zurückgekommen war, durch die anglo-amerikanische Telegraph-Construction-Company gemiethet. Dies Schiff ist mit Maschinen und Takelwerk sehr wohl versehen, der erfahrene Elektriker J. Laws und der Ingenieur London sind mit der Ausführung der Arbeit beauftragt.

Die »Hibernia« lief am 18. aus der Themse und wir werden ohne Zweifel bald von der Wiederherstellung des französisch-atlantischen Kabels zu hören bekommen.

Was das 1865er Kabel anlangt, welches seit März 1873 gerissen ist, so glauben wir, daß dies Jahr keine Schritte zu seiner Herstellung mehr gethan werden dürften. Es scheint im Gegentheil sehr wahrscheinlich, daß es nun überhaupt nicht mehr reparirt werden soll, da die anglo-amerikanische Gesellschaft gegenwärtig zwei Reparaturschiffe in Thätigkeit hat und keins zur Aufnahme der Arbeit für dieses Kabel frei bekommen kann.

Die Küstenkabel scheinen beiden Gesellschaften am meisten Störungen zu verursachen und für ein ferneres atlantisches Kabel dürfte es dringend erwünscht sein, sorgfältig den Traktus zu studiren, der einzuhalten ist und wenn kein besserer, als der jetzige gefunden werden kann, so zeigt sich die zwingende Nothwendigkeit, die Kabel in stärkeren Sorten anzufertigen. Die Störungen im Küstenkabel sind thatsächlich zu häufig, als daß ein einziges Reparaturschiff sie bewältigen könnte. Im Augenblick, wo wir dies schreiben, beschäftigt die atlantische Telegraphie drei Reparaturschiffe. Sollte eine Verschmelzung der Gesellschaften eintreten, so könnte etwas an den Ausgaben erspart werden, denn während die anglo-amerikanische Gesellschaft in Verlegenheit wegen eines Reparaturschiffes war, lag der »Faraday« unbeschäftigt. In jedem Falle steht das Kabelsystem der anglo-amerikanischen Gesellschaft von der Placentra-Bay bis St. Pierre und Cap Breton rücksichtlich der Sicherheit des Betriebes in keinem Verhältniß zu dem Theile des Kabels durch den atlantischen Ocean. Denn während auf der ganzen Tiefseekabelstrecke nur einmal eine völlige Unterbrechung vorkam (bei nur zwei neben einander laufenden Kabeln), fand auf der kurzen Küstenstrecke eine zweimalige Unterbrechung statt und nicht selten mußte der ganze Betrieb von St. Pierre bis Newfoundland auf einem einzigen Kabel geführt werden, obwohl vier Stück vorhanden waren.

II. Kleine Mittheilungen.

Von dem Obertelegraphisten Herrn Hommerich in Elberfeld geht uns folgender Vorschlag zur Reinigung der Triebfeder an Telegraphen-Schreibapparaten zu.

Wenn sich die Triebfeder nicht mehr mit der normalen Leichtigkeit anspannen läßt, oder wenn dieselbe stoßweise abläuft, so liegt dies entweder daran, daß sich Oel zwischen den einzelnen Federwindungen verdickt hat, und dadurch die Beweglichkeit der Feder erschwert wird, oder aber einzelne Windungen der Feder gegen den Deckel der Federtrommel drücken.

Da nun bei Anwendung des nachstehenden Verfahrens die Feder überhaupt nicht mehr aus dem Gehäuse genommen zu werden braucht (vorausgesetzt, daß sie nicht gebrochen ist, oder Fehler erlitten hat, die auch durch die Reinigung nicht zu beseitigen sind), so wird der zweite vorangeführte Fehler, der nur einem unpraktischen Einbringen der Feder in die Federtrommel — ohne Benutzung einer Federwinde — zugeschrieben werden kann, auch nicht mehr vorkommen, und es würde sich also nur noch um Beseitigung der steifen, klebrigen Oel- bz. Schmutzmassen an den Federwindungen handeln. Wie diese mit Leichtigkeit zu entfernen sind, soll in Nachstehendem besprochen werden.

Zunächst ist der Deckel des Federgehäuses zu entfernen, und nun in das Gehäuse selbst und zwischen die einzelnen Windungen der Feder Benzin zu gießen. Damit diese Flüssigkeit überall hindringen kann, bewegt man das Gehäuse hin und her und sucht gleichzeitig die Feder mittelst eines Schraubenziehers mit Heft, den man in die Oeffnung des Kernes der Federtrommel einbringt, um einige Umdrehungen anzuspannen. In den hierdurch zwischen den Federwindungen entstehenden Raum fließt das Benzin ein und löst alle Oel- und Schmutztheile auf. Nach einigen Minuten läßt man das Benzin in ein Glasgefäß ablaufen und wiederholt dieselbe Manipulation mit frischem Benzin noch ein oder mehrere Male, bis das Benzin rein abläuft. Nachdem das im Gehäuse noch zurückgebliebene Benzin vollständig abgelaufen ist bz. sich verflüchtigt hat, was ziemlich schnell geschieht, giebt man an die Windungen der Feder etwas gutes Knochenöl, welches man vorher noch durch Filtrirpapier hat durchsickern lassen. Hiermit ist die ganze Arbeit beendet.

Das Verfahren ist sehr einfach, nicht theuer, und kann ohne Gefahr von Jedermann ausgeführt werden. Der aufgelöste Schmutz lagert sich auf dem Boden des Glasgefäßes ab, das Benzin kann langsam abgegossen und wieder gebraucht werden. Benzin wird in Faschen mit luftdichtem Verschluß aufbewahrt und muß, wie Spiritus, vor Feuer geschützt werden; es eignet sich zur Reinigung der Metalle von verdicktem Oel und Schmutz vorzüglich.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) L'Union postale. Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 10. Berne, 1er Juillet 1876.

Historique de la Carte-correspondance et son rôle dans les relations internationales. — Statistique de l'Administration des postes de l'empire allemand pour l'année 1875. — Communications.

2) Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik. Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 8. u. 9.

Die neuesten Gestaltungen des Bundesstaatsbegriffes. Von Dr. Max Seidel. — Laband's »Staatsrecht des Deutschen Reichs«. Besprochen von Prof. Dr. Georg Meyer.

— Die bestehenden Einkommensteuern. Von K. Burkart. — Zur Reform der direkten Steuern in Baden. — Die Stellung der Vermögens- und Verkehrssteuern im Steuersysteme. Von Dr. L. Ritter v. Bilinski. — Die Kosten der Naturalisationsurkunde. Von Dr. Th. Landgraff. — Das deutsche Naturalisationsverfahren. Von Dr. Max Seidel. — Objektive Bemerkungen eines Ausländers zur deutschen Eisenbahn-Reichsfrage. Von A. Dorn. — Das deutsche Musterschutzgesetz. Von Dr. J. Landgraff. — Miscellen: Ein englisches Urtheil über Staatseisenbahnen. Die Berner Postconferenz im Jahre 1876. Zusammenstellung der produktiven Bevölkerung in verschiedenen europäischen und außereuropäischen Staaten.

3) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. VI.

Die Entdeckung des Franz Josef-Landes (Geographie und Erforschung der Polarregionen Nr. 117). — Lieutenant Wheeler's 2. Expedition nach Neu-Mexiko und Colorado, 1870. Von O. Loew. — Reise an den Araguaya von Dr. Conto de Magalhães, 1865. (Schluß.) — Walker's Statistischer Atlas der Vereinigten Staaten. — Geographische Literatur. — Karten.

Ergänzungsheft Nr. 47:

Haggenmacher's Reise im Somalilande.

4) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 27.

Deutschland und das Ausland: die Welt will betrogen sein. — Schweiz: Briefe denkwürdiger Schweizer. — Skandinavien: Kirche und Staat in Norwegen bis zum Schluß des 13. Jahrhunderts. Von Dr. j. Ph. Zorn. — Polen: Vincenz Pol's sämmtliche poetische und Prosaschriften. — Griechenland: Drei Romane aus dem alten Hellas. II. Aspasia. Von Robert Hamerling. — Frankreich: Vom Büchermarkt Frankreichs. Die Romane der Brüder Gondrecourt. — England: Zur Kenntniß Ostindiens. Von Leopold Katscher. — Nordamerika: Die französischen Arbeiter auf der Weltausstellung zu Philadelphia. — Australien: Volkssagen und Gesänge. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. No. 18. Berne, 25 Juin 1876.

Considérations générales sur les tarifs (1er art.) — L'appareil Olsen (1er art.) — Détermination mathématique des points de dérivation des fils télégraphiques, par F. Schaak, secrétaire à la Direction impériale des télégraphes de Cologne. — Bibliographie (suite). — Publications officielles. Loi belge autorisant des concessions de télégraphie locale. — Nouvelles.

6) **The telegraphic journal.** London, Juli 1. 1876.

Repairing Ships. — On telegraph construction, by John Gavey. — Military telegraphy. System of M. Trouvé. — Voltaic electricity, by Professor Tyndall. — Notes. — Polar Auroras, by M. J. Planté. — Electrical science in foreign journals. — Proceedings of societies. — Answer to correspondents.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



// Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 14. Berlin, Juli. **1876.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

62. Das britische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1874.

Dem Verwaltungsbericht, welchen der General-Postmeister zu London über die Verkehrsverhältnisse des britischen Post- und Telegraphenwesens während des Geschäftsjahres 1874 veröffentlicht hat, entnehmen wir die nachstehenden Mittheilungen:

Betriebsverhältnisse.

In Folge der Errichtung von 280 neuen Postanstalten ist die Zahl der Postämter im obengedachten Jahre auf 13,000 gestiegen; darunter befinden sich etwa 900 Aemter 1. Klasse.*) Mit Hinzurechnung der 1874 um 700 vermehrten und auf eine Gesammtzahl von etwa 9700**) gebrachten öffentlichen Briefkasten beträgt daher jetzt die Summe aller Postannahmestellen in den vereinigten drei Reichen 22,000 gegen 15,600 am Ende des Jahres 1864 und wenig mehr als 4500 vor Einführung des Penny-Portos im Jahre 1840. Auf London allein fielen 1700 solcher Empfangsstellen.

Im Jahre 1874 hat ferner eine große Bauthätigkeit in der Verwaltung

*) In demselben Jahre waren im deutschen Postgebiete 6238 Postanstalten vorhanden; außerdem 4594 amtliche Verkaufsstellen von Freimarken ꝛc.

**) Im deutschen Postgebiete 33,070. Die englischen Briefkasten sind meist sehr viel größer als die deutschen.

geherrscht; an vier Orten sind neue Posthäuser vollendet und bereits in Gebrauch genommen worden, an einer großen Anzahl von Orten, darunter in Hull, Chester, Leith, Kingston u. s. w., hat man mit dem Bau neuer Posthäuser begonnen und die Neubauten in den bedeutenden Städten Aberdeen, Newcastle und Norwich sind ihrer Vollendung nahe gebracht worden. Außerdem sind an vielen Orten bedeutende Erweiterungsbauten zur Ausführung gekommen, so namentlich in Dublin, Glasgow, Bath, Belfast, Cork.

Der unentgeltliche Bestelldienst hat eine erhebliche Erweiterung erfahren. Auch ist Bedacht genommen worden, den Postverkehr zwischen London und den Provinzen durch vermehrte Ausnutzung der Eisenbahnzüge zu verbessern; insbesondere hat das General-Postamt sich angelegen sein lassen, diejenigen Frühzüge zur Postbeförderung mit zu benutzen, welche einige Londoner Morgenblätter für den Transport ihrer Zeitungen eingerichtet haben.

Dagegen ist die Benutzung der pneumatischen Röhrenleitungen zu Postzwecken, welche im Laufe des Jahres in London versuchsweise eingeführt worden war, seit dem Oktober wieder aufgegeben worden, da die Gesellschaft ihre Wirksamkeit mit diesem Zeitpunkt eingestellt hat.

Trotz der verbesserten Verbindung mit dem Lande sind in Folge des ungewöhnlich strengen Winters häufiger Versäumnisse und Verkehrsstockungen im Postbetriebe eingetreten, als früher. Dies war besonders hervortretend bei der Verbindung nach dem Norden des Landes, wo längere Zeit hindurch die Postzüge nur mit verminderter Geschwindigkeit befördert werden konnten.

Bei dem Haupt-Postamt in London ist noch eine sogenannte Late-Letter-Box, d. h. ein Briefkasten für Spätlingsbriefe, eingerichtet worden; die in denselben bis $7\frac{3}{4}$ Uhr Abends eingelegte Korrespondenz kann gegen eine Gebühr von 1 Shilling noch mit der (um 8 Uhr Abends abgefertigten) Nachtpost Beförderung erhalten.

Verkehrsergebuisse im Briefpostdienst.

Es wurden befördert in den vereinigten Königreichen:

Briefe	967 Millionen,	$6\frac{3}{4}$	pCt. mehr als im Vorjahr,
Postkarten	79 »	$9\frac{3}{4}$	» » » » »
Zeitungen und Bücherpostgegenstände	259 »	2	» » » » »

Auf den Kopf der Bevölkerung fielen im ganzen Reiche 30 Briefpostsendungen (in England und Wales 33, in Irland 14, in Schottland 25).

Unter der angegebenen Zahl von Briefen befanden sich über 4 Millionen eingeschriebene, von denen also etwa 1 auf 250 gewöhnliche Briefe fiel.

Dem Returned-Letter-Office gingen etwa $4\frac{1}{2}$ Millionen unbestellbare Postsendungen zu, von welcher Zahl jedoch nur ein Viertel gänzlich unanbringlich war; die übrigen Sendungen konnten entweder dem Empfänger oder dem Absender zugeführt werden. Wie leichtfertig das Publikum auch in England bei der Adressirung seiner Korrespondenz verfährt, geht daraus hervor, daß 1874 mehr als 20,000 Briefe ohne alle Adresse zur Post geliefert wurden; von diesen Briefen enthielt einer über 2000 Pfd. Sterl. in Banknoten!

Wie in früheren Jahren, kamen auch im Jahre 1874 eine Menge Dinge zur Auflieferung, welche sich ihrer Natur nach zur Beförderung mit der Post, insbeson-

dere als Briefpostgegenstände, nicht eigneten und durch Vermittelung des Returned-Letter-Office den Absendern zurückgestellt werden mußten. Unter diesen Gegenständen befanden sich lebende Thiere verschiedener Art, als: weiße Mäuse, Schnecken, ein Hirschkäfer, eine Eule, eine Ratte, fernerhin auch Vorlegemesser, Gabeln, und sogar Schießbaumwolle, Patronen u. dergl. In einer nach Neu-Seeland adressirten Bücherpostsendung fanden sich zwei goldene Uhren; die Sendung mußte im Returned-Letter-Office zurückbehalten und die Bestimmung der Empfänger eingeholt werden, da der Absender nicht zu ermitteln war. Aber auch die in England vom Auslande eingehenden Sendungen enthalten häufig ungewöhnliche oder unzulässige Einschlüsse. In dieser Beziehung verdienen besonders die Zeitungen aus den Vereinigten Staaten und Kanada erwähnt zu werden; während des letzten halben Jahres mußten allein 14,000 derselben wegen der Einschlüsse, die sie enthielten, mit dem Briefporto belastet werden.

Postanweisungsverkehr.

Durch die Einrichtung von 231 neuen Postanweisungsämtern wurde die Zahl derselben auf mehr denn 5000 erhöht.

Einzahlungen im inländischen Verkehr erfolgten auf nahezu 16,000,000 Anweisungen (1 Million oder 7 pCt. mehr als im Vorjahr)*), mit einem Gesammtbetrage von 26 Millionen Pfd. Sterl. (etwa 525 Millionen Mark). Der durchschnittliche Betrag der Postanweisungen belief sich hiernach auf 1 Pfd. Sterl. 12 Shill. 6 Pce. (etwa 33 Mark).**)

Der Postanweisungsverkehr nach den Kolonien hat in Folge der Einziehung verschiedener englischer Agenturen in Süd-Amerika etwas abgenommen; die Zahl der ausgewechselten Orders betrug 163,000, etwa 2000 weniger als im Vorjahre. Die Zahlungen auf diese Anweisungen erreichten den Gesammtbetrag von 676,000 Pfd. (etwas mehr als im Vorjahre), von denen 585,000 Pfd. Sterl. in den Kolonien und 90,000 im Mutterlande zur Einlieferung gelangten.

Im Verkehr mit dem Auslande gelangten beinahe 160,000 Postanweisungen (10,000 mehr als im Vorjahr) mit einem Gesammtbetrage von 535,000 Pfd. Sterl. zum Austausch. Von diesem Betrage kamen 363,000 Pfd. Sterl. in England zur Auszahlung.

Im Uebrigen können nach den neuerdings getroffenen Anordnungen der Verwaltung Postanweisungen (sowohl im inneren Verkehr wie nach den Kolonien und dem Auslande) 12 Monate hindurch unabgehoben bleiben, bevor sie als unanbringlich zu betrachten sind.

Post-Sparbanken.

Die Geschäfte der Post-Sparbanken sind in beständiger Zunahme begriffen. Die Zahl der Postanstalten, welche mit diesem Dienstzweige Befassung haben, ist im Jahre 1874 um 215 (darunter 178 allein in England und Wales) vermehrt worden und betrug am Ende des Jahres im Ganzen mehr als 5000. Im Zusammenhange mit dieser günstigen Entwickelung der Post-Sparkassen steht das ebenso

*) In Deutschland betrug die Zahl der Postanweisungen im inländischen Verkehr weit über 20 Millionen (7 Millionen mehr als im Vorjahr) und die Gesammthöhe des auf diese Weise vermittelten Geldverkehrs über 681 Millionen Mark.

**) In Deutschland ungefähr 34 Mark.

stetige Zurückgehen der älteren Sparkassen, deren Zahl sich seit Einrichtung der ersteren von 638 auf 476 vermindert hat und um 100 geringer ist, als die der Post-Sparkassen allein im Londoner Postbezirk.

Die Spareinlagen während des Jahres 1874 beliefen sich auf etwas mehr als 8,300,000 Pfd. Sterl., die Auszahlungen auf fast 7 Millionen Pfund. Der Durchschnittsbetrag der einzelnen Einzahlung stellte sich auf 2 Pfd. Sterl. 14 Shill., der der Auszahlungen auf 6 Pfd. Sterl. 8 Shill.; während sonst nach allgemeiner Wahrnehmung die Höhe der Einlagen im Ganzen abnimmt, wenn der Betrag der Rückzahlungen steigt, ist in diesem Jahre die entgegengesetzte Erscheinung eingetreten.

Am sparsamsten scheinen die Bewohner von England und Wales zu sein, wo eine Einlage auf 15 Einwohner fällt, während am wenigsten zur Sparsamkeit die Irländer neigen, unter denen eine Spareinlage erst auf 100 Personen trifft. Dafür sind allerdings diese Spareinlagen desto höher, denn dieselben betragen durchschnittlich 16 Pfd. Sterl. 14 Shill., gegen 2 Pfd. Sterl. 16 Shill. im allgemeinen Durchschnitt.

Die Zahl der täglichen Einlagen betrug durchschnittlich 10,000, am höchsten, nämlich mehr als 20,000, war dieselbe am 1. Januar. Die Betriebskosten beliefen sich für jede Ein- oder Auszahlung auf 8 Pce., gegenüber 1 Shill. bei den älteren Sparkassen. Geschäftliche Beziehungen zwischen den Post-Sparbanken und Instituten ähnlicher Art wurden mannigfach unterhalten; insbesondere war dies der Fall mit den sogenannten Penny- und den von Belgien her in London eingeführten Schul-Sparbanken.

Beziehungen zum Auslande und den Kolonien.

Die wichtige Verbindung nach Westindien und Brasilien, welche durch Vermittelung der Royal-Mail-Steam-Packet-Company erfolgt, hat bisher erhebliche Zuschüsse aus der Postkasse erfordert. Durch die im Jahre 1874 abgeschlossenen neuen Verträge sind diese Zuschüsse entweder erheblich vermindert oder, wie bei der brasilianischen Linie, gänzlich aufgehoben worden. Die genannte Gesellschaft erhält in Stelle derselben einen Theil des Portos und hat sich dafür verpflichtet, statt der bisher monatlich einmaligen eine monatlich zweimalige Verbindung nach Brasilien herzustellen. Der Gewinn für die englische Postkasse, der aus diesen Vorkehrungen erwächst, beläuft sich auf 100,000 Pfd. Sterl. jährlich.

Für die deutsche Postverwaltung ist es von Interesse, daß im Jahre 1874, nach der Vollendung des Mont-Cenis-Tunnels, der frühere Beförderungsweg für die englisch-indische Post, welche längere Zeit hindurch über Belgien, Deutschland und Tyrol geleitet worden war, wieder aufgenommen wurde. Obschon sich die Leitung über Frankreich der erheblichen Zeitersparniß wegen als besonders vortheilhaft empfiehlt, so war die Verständigung zwischen beiden Ländern überaus schwierig, da Frankreich auf sehr hohen Transitgebühren bestand und nicht in der englischerseits gewünschten Weise für den passenden Anschluß der von England in Paris eintreffenden und von hier aus nach dem Süden weiter gehenden Züge einstehen wollte oder konnte.

Der Abschluß des Berner Vertrages hat zur Herstellung einer neuen Postmarke im Werthe von $2\frac{1}{2}$ Pce. und von Postkarten zum Werthe von $1\frac{1}{4}$ Pce. Anlaß gegeben. Der Bericht gedenkt mit anerkennenden Worten des Antheils, welchen die deutsche Postverwaltung an dem Zustandekommen des Vertrages gehabt hat.

Personalverhältnisse.

Das Gesammt-Personal der britischen Verwaltung umfaßte:

Höhere Beamte	31
Surveyors (Inspektoren)	15
Vorsteher von Postanstalten etwa	13,000
Clerks (Beamte im Dienste der Centralverwaltung oder bei den Postanstalten) etwa	3,000
Briefträger und andere Unterbeamte über	16,500
Beamte der Seepostbüreaus	3
Beamte und Agenten im Auslande	83
zusammen	32,600 *)

Ausschließlich im Telegraphendienst waren verwendet:

Beamte	6,600	
Unterbeamte	4,600	
		11,200
Mithin im Ganzen nahezu		44,000

Personen, etwa 1700 mehr als im Vorjahr, von denen allein 10,500 in London beschäftigt werden.

Die Verwendung von weiblichen Personen im Postdienst hat eine neue Erweiterung dadurch erfahren, daß im Geschäftsbereich der Post-Sparbanken eine besondere Abtheilung für weibliche Clerks eingerichtet worden ist.

Einnahme und Ausgabe.

Die Roh-Einnahmen aus dem Briefpost-Porto und den Gebühren für den Postanweisungsverkehr betrugen:

5,651,000 Pfd. Sterl.; 280,000 Pfd. Sterl. oder 5 pCt. mehr als im Vorjahre.

Dagegen beliefen sich die Ausgaben auf:

3,915,000 Pfd. Sterl.; 278,000 Pfd. Sterl. oder über 3 pCt. mehr als 1873.

Die reine Einnahme berechnet sich hiernach für 1874 auf 1,736,000 Pfd. Sterl. gegen 1,578,000 Pfd. Sterl. im Jahre 1873. Dies entspricht einer Zunahme von 10 pCt.

Bei Hinzurechnung des Portos für die portofreie dienstliche Korrespondenz der verschiedenen Staatsbehörden würde sich der Reinertrag noch um eine Summe von rund 100,000 Pfd. Sterl. erhöhen.

Die Haupt-Ausgaben bestanden in nahezu 2 Millionen Pfd. Sterl. für Gehälter, Löhne u. s. w., beinahe 1 Million Pfd. Sterl. für die Beförderung der

*) In Deutschland wurden im Jahre 1874 beschäftigt:
18,535 Beamte,
28,855 Unterbeamte,
47,390 Personen, mit Ausschluß von Posthaltern und Postillonen.

Posten zur See, 650,000 Pfd. Sterl. für die Beförderung derselben mit der Eisenbahn und 157,000 Pfd. Sterl. Fuhrkosten. Eine Verminderung der Ausgaben um etwa 30,000 Pfd. Sterl. ist bei den Kosten der Schiffsbeförderung eingetreten.

Der Gewinn aus den Sparkassen betrug 119,000 Pfd. Sterl. Die Zinsen der eingezahlten Beträge beliefen sich auf 743,000 Pfd. Sterl., die Zinsen aus den Guthaben der Spareinlagen dagegen auf 524,000 Pfd. Sterl., wozu noch die Auslagen (das Porto abgerechnet) mit etwa 100,000 Pfd. Sterl. treten.

Bis jetzt hat dieser Dienstzweig seit seinem Bestehen der Verwaltung einen Gewinn von mehr als 800,000 Pfd. Sterl. abgeworfen.

Telegraphie.

Die Zahl der Depeschen hat etwa 19 Millionen, d. i. 10 pCt. mehr als im Vorjahr, betragen. Eine erhebliche Erweiterung des Telegraphennetzes, sowie eine nennenswerthe Vermehrung der Telegraphenanstalten hat dagegen nicht stattgefunden. Unter die Verbesserungen, welche in dem Betrieb der Verwaltung vorgenommen worden sind, rechnet der Bericht die Einführung des »Sounder« (Klopfer)-Instruments, eines besonders in den Vereinigten Staaten von Amerika beliebten Apparates, welcher mit den Vorzügen des alten Morse-Apparates die Eigenschaften der Wohlfeilheit und Einfachheit verbindet.

Von dem Umfange der Leistungen, die einzelnen Stationen zu gewissen Zeiten obliegen, giebt die Mittheilung eine Vorstellung, daß nach wichtigen Parlamentssitzungen bei zufälligem Zusammentreffen mit sonstigen interessanten Vorfällen nahezu 440,000 Worte, etwa 220 der bekannten langen Spalten der Times, in einer Nacht von der Central-Station in London zu telegraphiren waren. In einem anderen Falle sind aus Anlaß einer Methodisten-Versammlung in Camborne, einem unbedeutenden Flecken in Cornwall, während drei Wochen mehr als 350 Pfd. Sterl. Gebühren für Telegramme eingenommen worden. Der große Eisenbahn-Unfall in Thorpe war die Ursache, daß die Telegraphenstation in Norwich über 900 Privat- und mehr als 1200 Zeitungs-Telegramme passirten, von denen die letzteren allein beinahe 150,000 Worte umfaßten.

Die Einnahmen der Telegraphen-Verwaltung (1,160,000 Pfd. Sterl.) überstiegen die Ausgaben (1,051,000 Pfd. Sterl.) um den Betrag von 109,000 Pfd. Sterl., welcher zur Bestreitung der Zinsen des Kapitals verwendet wurde, das seiner Zeit für die Erwerbung der Telegraphen durch den Staat aufgebracht worden ist.

---

63. Die Zeitungen und die Post.

Ein Beitrag zur Entwickelung des deutschen Zeitungswesens.

Von Herrn Ober-Postdirektions-Sekretär C. Löper in Markirch.

(Schluß.)

Die erste wissenschaftliche Zeitschrift wurde 1665 in Frankreich begründet, es ist dieselbe das »Journal des Scavans«. Eine Nachahmung derselben waren, wie

auch bereits der Titel andeutet, die 1682 in Leipzig herausgegebenen »Acta Eruditorum.« Diese Zeitschrift erschien in monatlichen Heften und besprach den Zustand der gesammten europäischen Wissenschaften, ferner Bücher und sonstige literarische Neuigkeiten. An derselben betheiligten sich bereits Gelehrte aus der Schweiz, Holland und Italien. Leibnitz schrieb für beide erwähnte Zeitschriften. Es war eine sehr bemerkenswerthe That, als der Professor Thomasius in Leipzig 1688 die erste wissenschaftliche Zeitschrift, die sogenannten Monatsgespräche, in deutscher Sprache herausgab. Prutz nennt ihn deshalb mit vollem Rechte den geistigen Vater des deutschen Journalismus. Das erste Heft der Monatsgespräche führte folgenden Titel:

»Schertz- und Ernsthaffter, Vernünftiger und Einfältiger Gedanken, über allerhand Lustige und nützliche Bücher und Fragen. Erster Monat oder Januarius in einem Gespräch vorgestellt von der Gesellschaft der Mäßigen. Frankf. u. Leipz. Verlegts Moritz Georg Weidmann Buchhändler 1688.«

Die Wirkung dieser Zeitschrift war um so größer, je spannender und ergötzlicher die Form derselben war. Es finden sich beispielsweise vier einander unbekannte Personen in einer Landkutsche zusammen, mit welcher sie von Frankfurt a. M. nach Leipzig zur Neujahrsmesse fahren. Unterwegs knüpfen dieselben verschiedene Gespräche an, die in dieser Zeitschrift wiedergegeben sind u. s. w. An die Monatsgespräche von Thomasius reihten sich später andere Zeitschriften, wie die Leipziger »Neue Zeitung von Gelehrten Sachen« (1715) rc. und ferner besondere Fachjournale mit theologischem, historischem, juristischem Inhalt. Bereits im Anfange des vorigen Jahrhunderts erschienen in England die von Steele und Addison herausgegebenen sogenannten »moralischen Wochenschriften«, wie Tatler (Plauderer), Spectator (Zuschauer), Guardian (Vormund) rc., die genrebildliche Sittenschilderungen, sowie Romane brachten. Die Veranlassung des Entstehens dieser Zeitschriften, die einen ungemeinen Erfolg erzielten und viel zur Veredelung des Geschmackes beitrugen, war eine ganz zufällige. Steele, der die amtliche Regierungszeitung leitete, konnte sich nämlich in derselben nicht seinem Wunsche entsprechend bewegen; um dies unbefangener thun zu können, begründete er 1709 das erste dieser Art Wochenblätter, den Plauderer, welche Gattung von Zeitschriften sich in England mehr wie in anderen Ländern nachgerade zu einer Sonntagsschule der Erwachsenen herausgebildet hat. Ein englischer Literarhistoriker, Drake, hebt hervor, daß das Glück und die Wohlfahrt, deren England sich jetzt erfreut, geradezu zum großen Theile das Werk von Addison und Steele seien. Niemand werde daher anstehen, sie unter die größten Wohlthäter Englands, ja der ganzen Menschheit, zu zählen. Von den obigen moralischen Wochenschriften, insbesondere von dem Spectator, werden noch bis in unsere Zeit immer wieder neue Ausgaben veranstaltet. In Deutschland, bz. in der Schweiz wurden diese Zeitschriften später nachgeahmt, z. B. die 1721 von Bodmer und Breitinger herausgegebenen »Discurse der Maler« rc., ohne daß diese Organe jedoch einen annähernden Erfolg erzielten. Von den in der folgenden Zeit erschienenen Zeitschriften kann ich hier nur einige erwähnen. So z. B. die von Gottsched herausgegebenen Organe »Die vernünftigen Tadlerinnen«, »Beiträge zur kritischen Historie der deutschen Sprache, Poesie und Beredsamkeit« rc. Erwähnenswerth sind ferner die Bremer Beiträge, an denen Klopstock mitwirkte. Auch Lessing, der 1751 das literarische Feuilleton der Berliner Zeitung (später auch Vossische Zeitung genannt) leitete, gab später eine besondere Zeitschrift, »die Briefe über neueste Literatur« heraus,

welche die folgenreichste Erscheinung des deutschen Journalismus des vorigen Jahrhunderts wurde. Eine umfassende Aufgabe hatte insbesondere auch die 1784 in Jena begründete »Allgemeine Litteraturzeitung«, welche gewissermaßen das oberste Richteramt über die neu erschienenen Bücher ausübte und die Lesewelt über dasjenige unterrichtete, was ihrer Beachtung werth und würdig sei. Wieland redigirte die Zeitschrift: »Der deutsche Merkur«, Schiller gab »die Horen« heraus, an welchem Organ sich die bedeutendsten Kräfte Deutschlands, darunter auch Göthe, Herder, W. v. Humboldt ꝛc., betheiligten. Diese Zeitschrift ist zugleich deshalb bemerkenswerth, weil sie gleichsam die Brücke war, auf der sich Schiller und Göthe fanden.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts gab es in Deutschland bereits eine ziemliche Anzahl Zeitungen in fremder Sprache, nämlich: einen British Mercury im Norden (herausgegeben von Archenholz), einen Mercurio di Vienna im Süden, französische Zeitungen in Berlin, Frankfurt am Main*), Cöln, Elberfeld, Wesel, Mannheim, Neuwied und Werthheim. Eine in Wien herauskommende Zeitung in griechischer Sprache ging dagegen ausschließlich nach Griechenland.

Friedrich der Große erkannte die Bedeutung der Zeitungen, was schon deutlich aus seinem berühmten Worte erhellt: »Gazetten wen sie interessant seyn sollen, dürfen nicht genirt seyn« **). Der König beförderte sogar das Entstehen etlicher Zeitungen, so einer in französischer Sprache: »Journal de Berlin«, die indessen bald wieder aufhörte und der erst 1874 eingegangenen »Berlinischen Nachrichten von Staats- und Gelehrten-Sachen« (Spenersche Zeitung) mit dem Motto: »Wahrheit und Freyheit«, wofür die erste Nummer derselben vom 30. Juni 1740 ihm den Dank in einem längeren Gedichte ausdrückte, das so beginnt:

»Ein weiser Fridrich will dies Blatt
Aus angestammter Gnade schützen,
Was sein Befehl geordnet hat,
Soll dem gemeinen Wesen nützen u. s. w.«

Bekannt ist, daß Friedrich der Große auch bisweilen Artikel für Zeitungen schrieb. Die »Magdeburgische Zeitung« hob vor einiger Zeit hervor, daß sie von ihm einen Bericht über die Schlacht bei Roßbach erhalten hätte.

Wesentlich anders verhielt sich Napoleon I. gegenüber den Zeitungen. Er ließ, was Robespierre hinsichtlich sämmtlicher Pariser Zeitungen schon beabsichtigt haben soll, einen großen Theil der einflußreicheren Zeitungen und zwar bis auf 13 unterdrücken und an deren Stelle offizielle, wie den »Moniteur«, einrichten. Dies geschah nicht nur in Frankreich, sondern auch in Deutschland. In Frankfurt am Main durfte z. B. nur die Ober-Postamtszeitung, welche den Titel »Zeitung des Großherzogthums Frankfurt« annahm, von 1811—1813 erscheinen, während sämmtliche andere Zeitungen unterdrückt wurden. Auf dem linken Rheinufer gehörte die Kölnische Zeitung ebenfalls zu den unterdrückten Organen. Dabei war Napoleon I. selbst ein gewandter Redakteur, wenigstens sind die von ihm verfaßten oder doch eingegebenen Armee-Bülletins, die man als eine offizielle Zeitung ansehen kann — die

---

*) In Frankfurt am Main erschienen damals überhaupt folgende Zeitungen in französischer Sprache: L'Avant Coureur, begründet 1734, Journal de Francfort, begründet 1791, le Mercure universel, seit 1794, später nach Regensburg verlegt, und die Gazette de Francfort, seit 1796, die noch 1845 bestand.

**) Büchmann. »Geflügelte Worte«.



in Straßburg auch in deutscher Sprache erschienene Ausgabe derselben heißt ausdrücklich: »Tagblatt der großen Armee« — ungemein vielseitig und höchst geschickt redigirt. Bald dienen sie dazu, der Armee die Größe der feindlichen zu verbergen, einen erlittenen Verlust abzuschwächen, einen erzielten Vortheil in helleres Licht zu setzen, bald sollen sie im entfernten Mutterlande die Konskribirten williger machen, zu den Fahnen zu eilen, wankelmüthige neue Provinzen für sich gewinnen, und je nach dem zu erreichenden Zwecke, je nachdem das eine oder andere Land ins Auge gefaßt wurde, sind Ton und Farbe in milder oder greller Weise angewendet, wie es dergleichen Effektstücke erheischen.

Napoleon I. war es auch, der eine einzelne deutsche Zeitung, den »Rheinischen Merkur« von Görres, die fünfte der verbündeten Mächte nannte. Dieses Wort hat seitdem die gesammte Tagespresse aufgenommen und sich als Großmacht bezeichnet.

Mit der wachsenden Leselust des Publikums entstanden nicht nur in vielen kleineren Orten besondere Zeitungen, sondern die in den größeren Städten bereits vorhandenen erschienen öfter als ehedem und vergrößerten dabei noch ihr bisheriges Format. Die umfangreichste Zeitung, die jemals erschienen, ist wohl der Universal Recorder, die in Boston um 1840 herauskam; sie war 3 Ellen breit, $2\frac{1}{4}$ Ellen hoch und enthielt außer den politischen Berichten und einer Menge Anzeigen einen ganzen, 3 Bände starken Roman von Walter Scott. Sehr bedeutenden Umfang haben auch einzelne englische Organe, insbesondere das Hauptblatt, die Times.

Einzelne deutsche Zeitungen pflegten den wissenschaftlichen, literarischen oder belletristischen Stoff in besonderen Beilagen zu bringen, die sich später bisweilen ganz absonderten und als selbstständige Zeitschriften erschienen. So entstand beispielsweise das »Magazin für die Literatur des Auslandes« aus der literarischen Beilage der Preußischen Staatszeitung. Diese gediegene Zeitschrift ist ihrem ursprünglichen Programm, das geistige Leben des Auslandes dem Vaterlande näher zu bringen, seit der Zeit ihres Bestehens (1832) stets treu geblieben. Aehnliche umfassende Ziele verfolgt auf anderen Gebieten die Zeitschrift »Das Ausland«. Während die Tagesblätter ihren ursprünglichen Titel »Zeitung«, wie oben angedeutet, mehr und mehr ablegten, nahmen denselben die Zeitschriften mehrfach an, vielleicht, weil sie auf diese Weise leichter Eingang fanden; so gab es wenigstens eine Literaturzeitung, eine Damenzeitung, eine Zeitung für die elegante Welt u. a. Allmählich verwandelte sich der Name »Zeitung« in Wochenschrift, Monatsschrift, Jahrbücher, Morgenblatt u. s. w. In neuester Zeit hat sich die Zahl der literarischen und belletristischen Wochen- und Monatsschriften, welche die Wissenschaften zu popularisiren streben, außerordentlich vermehrt; dasselbe gilt von den besonderen Fachblättern.

In Deutschland insbesondere ist die Post eine treue Verbündete der Zeitungen und Zeitschriften geblieben; ohne ihre Mitwirkung hätten mindestens die ersteren überhaupt keine »öffentlichen Blätter« sein können. Während die Postverwaltungen in England, Frankreich, Italien &c. sich nur mit der Beförderung der Zeitungen befassen und das Kommissionsgeschäft der Privatindustrie überlassen, erspart die deutsche Post den Herausgebern durch die erfolgte Uebernahme jenes Geschäfts eine nicht gering anzuschlagende Arbeit. Da dieses Geschäft mit großer Pünktlichkeit besorgt wird, so konnte es dem Aufschwung der Zeitungen nur förderlich sein. Wer da wünscht, einen Einblick in die heutige Zeitungsliteratur zu erhalten und den

Antheil der Arbeit, welchen die deutsche Post mit dem Debit übernommen hat, kennen zu lernen, kann dies am besten erreichen durch den Besuch des Post-Zeitungsamtes in Berlin, dieser Central-Leitungsstelle der Zeitungen eines größeren Theiles Deutschlands und des Auslandes. Dort strömen die Zeitungen und eine größere Anzahl Zeitschriften aus allen Richtungen zusammen, um freilich alsbald wieder nach den verschiedenen Richtungen zu zerstieben. Man kann das gedachte Zeitungsamt zugleich als ein sich täglich und stündlich erneuerndes Museum der Zeitungsliteratur ansehen*).

Noch in den vierziger Jahren hatten die Zeitungen mit der Kleinstaaterei des deutschen Postwesens zu kämpfen, da jede Postverwaltung eine besondere Zeitungsgebühr, den sogenannten »Postaufschlag«, in Anspruch nahm, welche bisweilen den Einkaufspreis überstieg. Schon Schwarzkopf wünschte vor 80 Jahren, daß den »willkürlichen Speditionsgebühren abgeholfen werde«, was mit Gründung des deutsch-österreichischen Postvereins im Jahre 1850 geschehen ist. Die vordem und später eingeführten Portoreformen kamen natürlich den Herausgebern der Zeitungen bei den Korrespondenzen ihrer Berichterstatter und bei den Versendungen der Blätter sehr zu gute, während nach Einführung der Schnellposten der Absatzkreis der Zeitungen sich erweiterte.

Mit der Herstellung der Eisenbahnen erweiterte sich dieser Absatzkreis nicht nur abermals in beträchtlicher Weise, da die Zeitungen nun nach Verlauf weniger Stunden in entfernten Orten ausgegeben werden konnten, ohne veraltet zu sein, sondern diejenigen der verschiedenen Orte vermochten sich nun wirksame Konkurrenz zu machen, was zugleich das Bestreben erzeugte, möglichst Tüchtiges zu leisten. Die Post in Deutschland und die Privatunternehmer in England, Frankreich, Italien 2c. hatten nicht gezögert, sich dieses, die Entfernungen gewaltig kürzenden Verkehrsmittels auch zum Vortheil der Zeitungen baldigst zu bedienen.

Die beträchtlichste Verbesserung und zugleich Erweiterung ihres Inhaltes erfuhren die Zeitungen durch die Benutzung des Telegraphen, welche im Wesentlichen nur bis zum Krimmkriege zurückdatirt. Während anfänglich nur einzelne, besonders gut situirte Zeitungsunternehmungen — daneben auch einzelne Lese-Institute — bei der großen Kostspieligkeit und noch mangelhaften Organisation der Telegraphen gelegentlich wichtiger Ereignisse kurze telegraphische Mittheilungen bringen konnten, verlangt das lesende Publikum gegenwärtig von jeder politischen Zeitung über Alles Telegramme, was nur irgendwo auf der Erde sich zuträgt oder noch zutragen soll. Thatsächlich werden gegenwärtig telegraphische Nachrichten von den größeren Zeitungen gebracht über Kriegserklärungen und Friedensschlüsse, Thronreden und Parlamentsdebatten, öffentliche Ansprachen und Toaste bei Festen, über Wassers- und Feuersnoth, Fonds und Waaren 2c., kurz über Alles, was sich nur irgendwie zur Mittheilung an die Leser eignet. Der telegraphische Theil der Zeitungen ist gegenwärtig der wichtigste geworden, und kein Blatt vermag mehr seinen Leserkreis dauernd zu fesseln, wenn es sich auf diesem Gebiete von einem Mitbewerber einen Vor-

---

*) Vor etwa 10 Jahren ging die Nachricht durch die Zeitungen, daß der Professor an der Akademie für Handel und Industrie in Graz, Challamel, eine Sammlung der sämmtlichen Zeitungen der Erde anzulegen beabsichtige; inwieweit dieselbe zu Stande gekommen ist, habe ich nicht erfahren. Eine Sammlung der deutschen Zeitungen und Zeitschriften befand sich auf der Wiener Weltausstellung und wurde, meines Wissens, unter Mitwirkung der deutschen Postverwaltungen, von den Buchhändlern ausgestellt.

sprung abgewinnen läßt. Welchen beträchtlichen Fortschritt die Zeitungen in dieser Hinsicht erreicht haben, vermag man am besten durch einen Vergleich mit der früheren Zeit zu erkennen: Im Jahre 1849 wurde der Sieg von Eckernförde, den wir heute eine halbe Stunde nach seinem Bekanntwerden fast in allen größeren Orten hätten erfahren können, erst bekannt am folgenden Tage, nach erfolgtem Eintreffen des Eisenbahnzuges von Kiel in Hamburg, 28 Stunden, nachdem der Kampf begonnen hatte, und 16 Stunden, nachdem derselbe beendet war*).

Heutzutage, nach erfolgter Herstellung eines engmaschigen Eisenbahn- und Telegraphennetzes, kann es den Zeitungen selbst dann nicht mehr an Stoff fehlen, wenn einmal eine wichtige Post verspätet eintrifft. Die Telegraphen-Korrespondenzbüreaus von Wolff, Havas und Reuter, sowie der Spezial-Depeschendienst einer Anzahl größerer Zeitungen — insbesondere auch der Kölnischen — versorgen dieselben je nach Bedarf. Dazu kommt noch, daß mit der erfolgten Herstellung der modernen Verkehrsmittel die Zeit bedeutend ereignißvoller geworden ist, als sie es ehedem war, da jeder politisch eingreifenden Maßnahme, weil sie alsbald durch den Telegraphen bekannt wird, auch die Gegenmaßnahme schneller auf dem Fuße folgt, als es früher geschehen konnte. So wird beispielsweise während eines Krieges beim Herannahen feindlicher Truppen dem bedrohten Orte alsbald nach erfolgter Meldung Hülfe gewährt werden können. Die Beförderung von Mannschaften durch die Eisenbahnen kann jetzt in soviel Stunden geschehen, als ehedem Tage zum Marschiren erforderlich waren.

Für die Zeitungen ist es wahrlich keine kleine Aufgabe, mit der Eile, welche die modernen Verkehrsmittel ihnen auferlegen, andauernd zu wetteifern. Die Herstellung einzelner größerer Organe und ihre Fertigstellung für die verschiedenen Postbeförderungen erfolgt mit einer geradezu bewundernswerthen Schnelligkeit. Während noch am Anfange dieses Jahrhunderts viele Zeitungen zwei- oder dreimal in der Woche erschienen, werden dieselben jetzt mindestens sechsmal ausgegeben, so daß sie thatsächlich Tagesblätter geworden sind. (In England erschien das erste Tagesblatt, der Daily Courant, bereits im Jahre 1709.) Einigen Organen genügt diese Erscheinungsweise schon nicht mehr; dieselben geben deshalb ein Morgen- und ein Abendblatt aus. Bald wird es auch Stundenblätter geben, wenigstens wird man fragen, was die Stunde Neues bringe. Während des deutsch-französischen Krieges mit seinen wichtigen, schnell auf einander folgenden Ereignissen löste bereits fast stündlich ein Extrablatt das andere ab.

Im Zeitalter der Fahrposten konnte die politische Presse Heil und Unheil nicht viel über den Umfang großer Orte hinaus stiften, da sie in der Ferne nicht wesentlich zu wirken vermochte. Heute dagegen kann das größte Organ der Erde, die Times, Dank den Eisenbahnen, an demselben Tage von vier Fünfteln des Volkes in England gelesen werden, ja der wichtigere Inhalt wird durch den Telegraphen fast gleichzeitig in allen größeren Orten bekannt. Mit Hülfe dieser beiden modernen Verkehrsmittel ist die Tagespresse dergestalt fast allgegenwärtig geworden.

Mit Recht ruft der Nationalökonom Schäffle aus: »Was leisten nicht Alles die Zeitungen mit den Posten, Eisenbahnen und Telegraphen im innigsten Bunde, indem sie den Meinungs- und Nachrichtenverkehr der Welt vermitteln und die civi-

*) Nach einem Artikel des Bremer Handelsblattes für 1865.



lisirte Menschheit in Eine große tägliche Gemeinschaft aller edlen und unedlen Leidenschaften und Bestrebungen versetzen. Telegramme an der Spitze, Raisonnement in der Mitte, den großen bunten Beiwagen im Nachtrab...... Die Presse ist ein vollendetes Organ der öffentlichen und Privatökonomie.« *)

Die Presse in ihrer Gesammtheit, welche sowohl das Buch, die Zeitschrift, das Fachblatt, wie die Zeitung und die Flugschrift umfaßt, hat sich zu einem bemerkenswerthen Bildungsmittel herausgearbeitet, und zwar ist es nachgerade, und je mehr die des Lesens und Schreibens unkundige Bevölkerung im Aussterben begriffen ist, das großartigste und wichtigste geworden. Hier und dort begegnet man zwar der Behauptung, daß die Zeitungen und Zeitschriften die Bücher überwuchern und dem Halbwissen Vorschub leisten. Nun kann man zugeben, daß das flüchtige Nippen an den Quellen der Wissenschaft bei vielen Personen noch kein Interesse für letztere selbst erweckt. Die Zeitungen verbreiten aber nichtsdestoweniger wissenschaftliche Kultur, und ihr Einfluß muß mit der Zeit auf die größere Menge doch hebend und läuternd einwirken, ähnlich wie der Tropfen schließlich den Stein aushöhlt.

Noch im vorigen Jahrhundert erörterte man die Frage, welchen Wissenschaften wohl durch die Zeitungen Vorschub geleistet werde, man zählte dazu besonders die Geographie und die Staatswissenschaft. Heute ist man wohl allseitig überzeugt, daß durch sie *alle Wissenschaften gefördert* werden. Die großen Bücherwerke: Folianten, Quartanten und Originalschriften aller Art sind gleichsam die umfangreichen Geistesbehälter, die Zeitschriften und Zeitungen aber die Kanäle, welche den Strom der Wissenschaft in Tausenden von Abzweigungen durch alle Schichten des Volkes befruchtend hinleiten. Ein Beweis für diese Behauptung ist schon, daß sämmtliche Wissenschaften im Zeitalter der Zeitungen einen ganz beträchtlichen Aufschwung genommen haben. Heute besitzt auch jede Wissenschaft, jeder Stand, jedes Gewerbe eigene Fachblätter, ja es giebt kaum ein menschliches Interesse mehr, dem die periodische Presse nicht dienstbar gemacht wäre. Dies muß mächtig zum Fortschritt auf allen Gebieten des Wissens beitragen. Ja, ich gehe noch weiter. Ein wirklich guter Gedanke kann heutzutage nicht leicht mehr verloren gehen, er wird von der den Verkehr der Geister so fördernden periodischen Presse aufgenommen und führt, wenn nicht gleich, so doch im Laufe der Zeit, zu gemeinnützigen Erfindungen und Entdeckungen.

Nach allem Vorausgeschickten wird man nicht Anstand nehmen, die Zeitungen und Zeitschriften aller Art als die kräftigsten Hebel der Civilisation der neueren Zeit zu bezeichnen.

---

64. Telegraphie ohne Draht.

Im Feuilleton des »Journal des débats« ist vor Kurzem das in der Ueberschrift erwähnte Thema in einem Aufsatz behandelt worden, der zwar einerseits, schon seiner mehr aphoristischen Form nach, vor einem streng kritischen Urtheil nicht ohne Weiteres Stand halten dürfte, dem aber andererseits doch ein gewisser, über die bloße Unterhaltung durch eine geistreiche Plauderei hinausgehender Werth nicht abzusprechen ist.

---

*) Schäffle, »Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft«.

Indem wir das Hauptsächliche des Aufsatzes nachstehend in der Uebersetzung wiedergeben, überlassen wir die nähere Beurtheilung der wissenschaftlichen und technischen Berechtigung der zu Tage geförderten Ansichten dem eigenen Ermessen der Leser.

Nach einer kurzen Einleitung, in welcher der Verfasser das Problem, ohne Hülfe einer Telegraphenleitung im jetzigen Sinne des Wortes mit der Ferne in Verbindung zu treten, als einen zwar kühnen aber ausführbaren Wunsch bezeichnet, geht derselbe zur näheren Entwickelung seiner Idee folgendermaßen über.

Man erinnert sich, bis zu welchem Grade die Einschließung von Paris den Eifer und die Einbildungskraft der Erfinder aufgeregt hatte. Besonders galt es, ein Mittel zu entdecken, um Paris mit den Provinzen in Verbindung zu setzen. Herr Bourbouze, ein gewandter Techniker der Akademie der Wissenschaften, faßte auf Grund gewisser schon bekannter Erfahrungen die geniale Idee, die Seine als Leitung für telegraphische Depeschen nach der Provinz zu benutzen. Der Widerstand, den ein Leiter einem Strom entgegensetzt, hängt von der Natur dieses Leiters ab und ist um so größer, je länger, dagegen um so kleiner, je dicker derselbe ist. Der spezifische Widerstand des Wassers ist nun zwar sehr bedeutend, aber die Seine stellt einen außerordentlich dicken Leiter dar und daher würde man, so glaubte Bourbouze schließen zu dürfen, mit einer sehr starken elektrischen Batterie vielleicht ein Resultat erzielen. Der elektrische Strom würde nach Rouen, le Havre gelangen und dort an einer Nadel Zeichen geben, ja nach Burgund und bis zu den Quellen der Seine; vielleicht würde er sogar in die Nebenflüsse Oise, Marne ꝛc. eindringen. Der Versuch wurde gemacht. Eine Batterie von 600 Elementen wurde auf der Napoleons-Brücke aufgestellt, ihr einer Pol mit dem Erdreich, der andere mit einem System von Kupferplatten, die im Fluß versenkt waren, in Verbindung gebracht. An der Austerlitz-Brücke war der Empfangsapparat aufgestellt: ein einfaches Galvanometer, in gleicher Weise auf der einen Seite mit dem Erdboden, auf der anderen mit der Seine verbunden. So oft man an der ersten Brücke den Stromkreis schloß, wurde an der anderen die ursprünglich 0 Grad weisende Nadel um 25 bis 30 Grade abgelenkt und ermöglichte ohne Mühe die Uebermittelung von Zeichen. Am Tage der Schlacht bei Champigny nahm man die Versuche auf der Strecke zwischen der Brücke von St. Michel und St. Denis wieder auf. Die Zeichen gelangten mit derselben Leichtigkeit nach St. Denis. War hiermit das Problem gelöst? Man durfte es wenigstens hoffen. Ein wohlbekannter Naturforscher stieg mit dem Auftrage, an den Quellen der Seine Empfangsapparate für Telegramme einzurichten, in einem Luftballon auf. Aber mittlerweile trat der Waffenstillstand ein und der entscheidende Versuch wurde nicht ausgeführt.

Wenngleich durch Umstände verhindert, seine Versuche zu verfolgen, setzte Herr Bourbouze nichtsdestoweniger seine Untersuchungen im Laboratorium fort und theilte der Akademie der Wissenschaften die Hauptresultate mit.

Diente bei den erfolgreichen Versuchen von Bourbouze im Jahre 1870 wirklich die Seine als Leiter der Elektrizität? Wir haben starke Gründe, daran zu zweifeln, und die Erscheinungen, welche wir kurz anführen wollen, werden unsere Zurückhaltung erklären.

Bringt man ein Galvanometer einerseits mit einer Gasleitung und andererseits mit einem Wasserleitungsrohr in leitende Verbindung, so bemerkt man eine Ablenkung der Magnetnadel. Ein elektrischer Strom durchfließt den Apparat. Wo-

her kommt er? Die Erde ist ein Reservoir der Elektrizität, das wir noch nicht auszunutzen verstehen. Elektrische Ströme durchfließen ohne Unterlaß die Erdrinde. Der elektrische Strom, den die Nadel anzeigt, scheint uns aus der Erde herzurühren. Dieser Erdstrom geht vom Wasser nach dem Lande zu. Schon mehrere Naturforscher hatten diese Thatsache beobachtet. Herr Bourbouze ist weiter gedrungen. Er hat nicht allein erkannt, daß man einen Strom erhält, wenn man eine Kupferplatte in einen Brunnen versenkt und durch einen Draht mit dem Erdboden in Verbindung bringt; er hat auch festgestellt, daß dieser Strom mit der Oberfläche der Platte bis zu einer noch nicht ermittelten Grenze zunimmt. Also hat man nur nöthig, eine Metallplatte in das Wasser zu versenken und durch eine metallische Leitung mit dem Erdreich zu verbinden, um einen elektrischen Strom zu erhalten.

Wir sahen mit einer Platte von 40 Centimetern im Quadrat einen Erdstrom erzielen, der Wasser zersetzte und galvanische Niederschläge bewirkte. Gesetzt nun, man vervielfältigte die Zahl der Platten, so verbietet nichts die Erwartung, daß man aus der Erde einen Strom ziehen kann, mächtig genug, um in der Industrie verwerthet zu werden. Es würde merkwürdig sein, wenn die Elektrizität der Erde uns Licht spendete, galvanische Niederschläge machte und wohl gar unsere Maschinen triebe. Wenigstens bewegt sie schon jetzt seit Wochen eine lilliputanische Maschine.

Hieraus folgt, daß man in seiner Wohnung ohne Apparate einen Strom erhalten kann, der eine Galvanometernadel abzulenken vermag und zwar einfach, indem man, sei es ein Gasrohr mit einem Wasserleitungsrohr, sei es eine in einen Brunnen oder fließendes Wasser versenkte Platte mit dem Erdreich durch einen Draht in Verbindung setzt.

Hat man in einen solchen Stromkreis ein Galvanometer eingeschaltet und verbindet in einer Entfernung von 100, 500, 1000 und mehr Metern eine gewöhnliche elektrische Batterie einerseits mit der Erde, andererseits mit einem Brunnen, einer Wasserleitung oder einem Flusse, so wird nun die Galvanometernadel, welche so lange einen bestimmten Ausschlag gab, plötzlich viel weiter abgelenkt; sie erleidet den Einfluß der so entfernten Batterie, obwohl sie mit ihr nicht in direkter Verbindung steht. Ohne Draht, ohne Leitung beeinflußt die Batterie die Nadel. Höchstens könnte man sagen, daß dieser zweite Strom durch das Erdreich sich fortpflanzend mit dem Erdstrom zugleich in den Stromkreis eingedrungen sei. Hat man die Wirkung des Erdstromes künstlich aufgehoben, so giebt die Nadel mehr als 40 Grade Ausschlag. Ist es nicht merkwürdig, zu sehen, wie ein in weiter Ferne erzeugter Strom das Erdreich, die Hindernisse des Untergrundes überwindet, um einen metallischen Stromkreis zu durchlaufen und eine Nadel abzulenken?

Herr Bourbouze hat zur klaren Veranschaulichung in seiner Wohnung einen tellurischen Stromkreis hergerichtet, d. h. durch einen Draht einen Brunnen mit einem Gashahn verbunden und ein Galvanometer eingeschaltet. Dies ist der Empfangsapparat. In einem anderen Gebäude, der pharmaceutischen Schule, hat man eine Batterie von 40 Elementen durch den einen Pol mit einem Brunnen, durch den andern mit dem Erdreich verbunden. Dies ist der Zeichengeber. In der That, sobald man in der pharmaceutischen Schule die Batterie schließt, giebt bei Herrn Bourbouze die Nadel einen Ausschlag nach der einen, und wenn man den Strom umkehrt, einen nach der entgegengesetzten Richtung. Wir konnten mit Leichtigkeit eine Reihe Zeichen telegraphiren. Der Ausschlag ist nach beiden Seiten kräftig und läßt keine Unsicherheit über die wirkliche Bedeutung des Zeichens aufkommen.

Dies sind die Thatsachen. Herr Bourbouze konstatirt sie, ohne ihre Erklärung zu versuchen. Schließen wir einige Bemerkungen daran.

Allerdings war bei diesen Versuchen kein Draht vorhanden, der die Batterie mit dem Empfangsapparate verband. Aber könnte man nicht einwenden, daß, wenn auch keine offenbare, so doch eine versteckte Leitung existirte? Die Wasserleitungs- und Gasröhren sind sicherlich Leiter; möglicherweise cirkulirte der Strom durch sie. Der ganze Boden von Paris ist von diesen Röhren durchzogen, die eine riesenhafte Telegraphenleitung bilden könnten. Bei den Versuchen zwischen der Brücke von St. Michel und der von St. Denis würde kaum behauptet werden können, die Verbindung habe nicht eher durch dieses unterirdische Röhrennetz als durch die Seine stattgefunden. Unter diesem Gesichtspunkte sind die neueren Versuche in der pharmaceutischen Schule noch weniger beweisend. Um die Frage vollständig zu lösen und zu erfahren, ob ein Strom sich wirklich ohne metallische Vermittelung durch den Boden fortpflanzen kann, muß man weit ab von jeder unterirdischen Röhrenleitung experimentiren. Auf welchem Wege aber auch die Elektrizität sich fortgepflanzt haben mag, immer folgt aus den veröffentlichten Versuchen, daß wenigstens in einer Stadt der Strom einer Batterie ohne jeden Leiter in großer Entfernung auf eine Nadel einwirken und so nach vielen Stellen zugleich Zeichen geben kann. Der in einem Stadtviertel willkürlich erregte Strom lenkt gleichzeitig alle Nadeln in einem anderen Viertel ab. Dies wird man ohne Zweifel zur Regulirung des Ganges der Stadtuhren benutzen können. Leicht ist es, weitere Anwendungen dieser sinnreichen Entdeckung des Herrn Bourbouze zu erdenken. Was aber die eigentliche Telegraphie betrifft, so ist es gewiß nicht überflüssig, den Enthusiasten des Fortschritts zu versichern, daß wir vor der Hand noch immer genöthigt sein werden, uns der Leitungen der Telegraphenverwaltung zu bedienen. Freilich kann man durch jenes neue Mittel innerhalb einer Stadt direkt Zeichen erhalten, aber es ist klar, daß wenigstens ohne sehr künstliche und bis jetzt noch nicht erprobte Hülfsmittel, der Strom, eben weil er überall hin dringt, eine große Verwirrung in den Zeichen herbeiführen müßte, die Telegramme würden sich vermengen, alle Menschen würden zugleich, und jeder in seiner besonderen Sprache, reden, ein neuer Thurmbau zu Babel entstände; kurz, die Galvanometernadel wäre nutzlos. Der Leitungsdraht dient eben als Verbindungsmittel zwischen den beiden Sprechenden und schließt jeder fremden Einmischung die Thür. Die Telegraphie ohne Draht wird deshalb sobald noch nicht die Telegraphie mit Draht zu Grunde richten.

Immerhin liefern aber die Versuche des Herrn Bourbouze den Beweis, daß man in seiner Wohnung ohne Batterie elektrische Ströme erzielen kann und zwar schon durch eine einfache leitende Verbindung zwischen Erdreich und Wasser in solcher Stärke, daß sie galvanische Niederschläge erzeugen und kleine Elektromagnete in Thätigkeit setzen. Jene Versuche ergeben mithin wenigstens die Möglichkeit, auf weite Entfernung ohne besondere telegraphische Leitungseinrichtungen Zeichen zu übermitteln.

---

65. Ostindiens Handelsverkehr und seine Mittel.

Wie unsern Lesern bekannt, ist im Anschluß an die Uebereinkunft zwischen der Deutschen Reichs-Postverwaltung und der Postverwaltung von Ostindien vom

9. Mai 1874, welche zunächst auf den regelmäßigen Austausch von Briefpostsendungen sich bezog, unterm 15/23. April v. J. ein weiteres Abkommen behufs Erleichterung des Päckereiverkehrs zwischen beiden Ländern getroffen worden.

Angesichts dieser näheren postalischen Beziehungen dürfte eine kurze Darstellung der handelspolitischen Bedeutung Ostindiens in diesen Blättern nicht ohne Interesse sein. Eine erwünschte Grundlage bietet uns besonders ein in der Revue des deux mondes erschienener Aufsatz*), der sich die Aufgabe gestellt hat, die Fortschritte des mit so reichen Hülfsquellen ausgestatteten Landes an der Hand statistischer Daten eingehend zu beleuchten.

Zunächst sei daran erinnert, wie im Jahre 1601 eine Gesellschaft Londoner Kaufherren, denen die Königin Elisabeth ein Privilegium für den Alleinhandel nach allen Ländern zwischen dem Kap der guten Hoffnung und der Magelhaensstraße ertheilt hatte, unter dem Namen »Governors and company of merchants of London trading to the East-Indies« (die englisch-ostindische Kompagnie) zusammentrat und mit einem zusammengeschossenen Grundkapital von 72,000 Pfd. Sterl. den Handelswettkampf mit den Portugiesen und Holländern aufnahm, die schon seit Entdeckung des Seeweges um die Südspitze von Afrika (1498) durch Vasco de Gama sich in Indien festgesetzt hatten.

Diesen friedlichen Unternehmungen gesellte sich bald, durch die Haltung der Eingeborenen und die Eifersucht europäischer Mächte, namentlich der Franzosen, hervorgerufen, ein mehr kriegerischer Geist zu, der allmälig zur Begründung einer eigentlichen Territorialherrschaft führte und die englisch-ostindische Kompagnie aus einer Handelsgesellschaft zu einer politischen Macht umschuf. Seit 1858 ist jedoch das Privileg der mächtigen Gesellschaft erloschen und ihr gesammter Landbesitz in das Eigenthum des englischen Staats übergegangen. Gegenwärtig umfaßt das unmittelbare Gebiet der englischen Herrschaft in Ostindien ein Areal von 45,598 geographischen Quadratmeilen mit 190,563,048 Einwohnern**) und einem stehenden Heer von 204,455 Mann, worunter 63,000 Europäer. Hierzu kommen die Schutzstaaten mit etwas über 30,000 geographischen Quadratmeilen und 46 Millionen Einwohnern.

Seit dem Beginn unseres Jahrhunderts bis zur Einverleibung des Pendjab (1849) hatte die englisch-ostindische Kompagnie nur wenig zur Erschließung der reichen Hülfsquellen des Landes gethan. Erst unter der thätigen und energischen Verwaltung des Marquis von Dalhousie fing man zu diesem Zwecke an, die Schaffung von Verkehrsmitteln und Wegen ins Auge zu fassen. Die große Straße (great trunk road), welche Calcutta mit Delhi verbindet, wurde dem öffentlichen Verkehr im Jahre 1851 übergeben. Im Jahre 1854 erhielt Indien ein weit ausgedehntes Telegraphennetz, und ungefähr zu derselben Zeit wurde eine durchgreifende Reform des Postwesens vorgenommen. Zugleich fing man an, die vorzüglichsten Handelsplätze und die produktivsten Gegenden durch Eisenbahnen unter sich in Verbindung zu setzen und schon im Jahre 1856 waren beträchtliche Strecken in den Präsidentschaften Bengalen und Bombay hergestellt. Im wohlverstandenen Interesse des Mutterlandes bot ferner die englische Regierung ihren ganzen Einfluß auf, um dem ostindischen Kolonialreiche durch Verbesserung der übrigen Verkehrsmittel, durch Her-

*) Les progrès matériels de l'Inde anglaise. Par M. E. de Valbezen.

**) Nach der neuesten Zählung von 1871/72.



stellung von Straßen, Eisenbahnen und Telegraphenlinien, mehr und mehr zur vollen Entwickelung seiner reichen Hülfsquellen zu verhelfen.

Den Kanälen, die jedoch auch heutzutage, wie vor Alters, vorzugsweise zur Bewässerung des Landes und nur nebenbei als Wasserstraßen dienen, war stets größere Aufmerksamkeit zugewendet worden.

Die Herstellung der ersten derartigen Anlagen in den nordwestlichen Provinzen fällt noch in die Zeit der mongolischen Herrschaft. Inmitten der heftigen Kämpfe und Umwälzungen, welche dem Sturze des mongolischen Thrones vorangingen und folgten, kamen jedoch die Anlagen allmälig wieder in Verfall. Unter der englischen Verwaltung ging man dafür mit Aufbietung ansehnlicher Kräfte an die Wiederherstellung dieser Lebensadern des Reiches. In der Zeit von 1808 bis 1822 wurde der »Eastern Jumna« Kanal in einer Länge von 150 (englischen) Meilen und der »Western Jumna« Kanal mit einer solchen von 445 Meilen fertig gestellt. Der große Ganges-Kanal mit einer Gesammtlänge von 898 Meilen steht wohl unerreicht da. Die Hauptstrecke desselben in einer Länge von 525 Meilen, einer Tiefe von 3 Metern und einer Breite von 50 Metern wurde im Jahre 1854 eröffnet.

So großartig diese Kanalanlagen, ebenso primitiv waren bis herauf in die letzten Jahrzehnte die Landwege. Noch vor 25 Jahren war Indien ohne Landstraßen im europäischen Sinne des Wortes, und der Reisende sah sich ausschließlich auf seine eigenen Füße, auf die Schultern einheimischer Träger, den Rücken von Eseln, Kameelen und Elephanten angewiesen, um von einem Orte zum andern zu gelangen. Allerdings läßt sich nicht verkennen, daß die tropische Natur zum Theil den Mangel an eigentlichen Landstraßen weniger fühlbar, zum Theil aber überhaupt jeden Verkehr unmöglich machte. Die neun Monate im Jahre währende Dürre erhält jeden Fußpfad für Fußgänger und Reiter passirbar und erleichtert überdies das Ueberschreiten von Flüssen und Strömen; während der Regenzeit, von Juni bis September, hört aber unter den Wasserstürzen des Himmels für gewöhnlich jeder Verkehr auf.

Die ersten Landstraßen wurden in den Nordwest-Provinzen, die sich ihrer Bodenbeschaffenheit wegen vorzugsweise dazu eigneten, erbaut; den Anfang bildete die Straße zwischen Calcutta und Delhi, welche im Jahre 1851 dem Verkehr übergeben wurde. Es folgten hierauf bald weitere Straßenbauten, namentlich im Pendjab. Zur vollen Entwickelung kam aber das civilisatorische Werk erst, als in Folge des Parlamentsbeschlusses vom 8. Juli 1858 die Regierung Indiens völlig an die Krone übergegangen war. Am besten läßt sich dieser Fortschritt durch Zahlen beleuchten. Während im Jahre 1851/52 der auf den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen ausgeworfene Kredit in den drei Präsidentschaften 120,000 Pfd. Sterl. betrug, belief sich derselbe nach dem Jahresbudget für 1867/68 bereits auf die bedeutende Summe von 1,358,640 Pfd. Sterl.; davon kamen 531,840 Pfd. Sterl. auf die Unterhaltung der bereits vorhandenen Straßen, 826,000 Pfd. Sterl. auf die Erweiterung des Straßennetzes. Die Kosten für eine gut angelegte macadamisirte Straße belaufen sich in Indien im Durchschnitt auf 1000 Pfd. Sterl. für die englische Meile (ungefähr 12,500 Mark für den Kilometer). Allerdings schwankt diese Ziffer erheblich, je nach den Gegenden des weitausgedehnten Reichs. Am theuersten kommt der Straßenbau in Nieder-Bengalen, wo das Material gänzlich fehlt und die Steine zu theuern Preisen von weit hergeschafft oder durch zerschlagene Ziegelsteine ersetzt werden müssen.

Nach dem gegenwärtigen Budget Indiens könnten bei den oben erwähnten

Durchschnittskosten von 1000 Pfd. Sterl. für die Meile ungefähr 800 Meilen jährlich an Straßen neu gebaut werden; aus dieser Etatssumme ist jedoch auch die Unterhaltung der vorhandenen Straßen vollständig mit zu bestreiten, da laufende Einnahmen, wie Chausseegelder, Gemeindezuschüsse u. dergl., wie wir sie in Europa allgemein kennen, nicht vorhanden sind. Anfangs waren zwar Schlagbäume und Wegegeld-Hebestellen errichtet worden, die Einnahmen deckten jedoch kaum die Erhebungskosten; die Chausseegeldhäuser wurden dann während des indischen Aufstandes zerstört und seitdem nicht wieder aufgebaut. Die Unterhaltungskosten für je eine Meile der bereits vorhandenen Straßen betragen ungefähr 75 Pfd. Sterl. jährlich. Die Gesammtlänge des indischen Straßennetzes kann gegenwärtig auf ungefähr 10,000 Meilen angenommen werden. Obwohl diese Zahl, verglichen mit dem Stande vor 20 Jahren, einen erheblichen Fortschritt bekundet, so kann doch, gegenüber der Größe des Landes, der Straßenbau Indiens als noch in den Anfängen begriffen, bezeichnet werden, zumal die meisten der vorhandenen Straßen unvollständig gelassen und namentlich fast gänzlich ohne Brücken sind. In der That würden aber derartige kostspielige Bauten verhältnißmäßig nur geringe Dienste leisten, denn während des Sommers ist der Wasserstand so niedrig, daß die Flüsse auch ohne Brücken leicht passirt werden können, im Winter aber würden, abgesehen davon, daß während dieser Zeit der Verkehr auf offenen Landstraßen fast gänzlich aufhört, nur Brückenbauten der allersolidesten und theuersten Art den tobenden Elementen Widerstand zu leisten vermögen.

Die Anlegung neuer Eisenbahnen macht aber gleichwohl auch die Ausdehnung des Straßennetzes zu einer gebieterischen Nothwendigkeit, da die Eisenbahnen nur dann dem Lande von Nutzen sein können, wenn die Zufuhr zu denselben ohne unverhältnißmäßig große Kosten ermöglicht ist.

Lord Dalhousie, der sich durch die Einführung der Eisenbahnen um Indien in hohem Grade verdient gemacht hat, faßte hierbei nicht allein die politische und militärische Zweckmäßigkeit ins Auge, sondern ging von der Ansicht aus, daß die Eisenbahnen in erster Linie dazu dienen müßten, die Reichthümer und Hülfsquellen des Landes zu erschließen. Der große Staatsmann sah ferner ein, daß es, um das Werk zur Ausführung bringen zu können, nöthig sei, Privat- und Staatskräfte zu vereinigen, und daß das europäische Kapital, auf das man allein zählen konnte, bei dem schwierigen und in seinem Ausgange noch unberechenbaren Unternehmen, nicht lediglich auf sich selbst angewiesen bleiben durfte.

Die Hauptgrundlagen, auf denen die Verträge mit den Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossen wurden, waren ungefähr folgende:

Die Regierung sagte die unentgeltliche Ueberlassung des für die Bahn erforderlichen Grund und Bodens zu und übernahm außerdem eine Zinsengarantie von 5 Prozent für das Anlagekapital. Der Ueberschuß sollte zu gleichen Theilen den Aktionären und der Staatskasse zufließen. Dagegen behielt sich der Staat ein gewisses Ober-Aufsichtsrecht vor, zu dessen Ausübung »consulting engineers« berufen wurden.

Das Haupt-Eisenbahnnetz Indiens umfaßt 9 Linien. Die erste, die East-Indian-Linie, führt von Kalkutta bis zu den heißen Ebenen des Pendjab und berührt die größeren Städte Bengalens und der Nordwest-Provinzen. Die zweite, die Great-Indian-Peninsula-Linie verbindet Bombay und Kalkutta durch den Anschluß an die East-Indian-Linie bei Allahabad, sowie Bombay und Madras durch die Ver-

bindung mit der Linie Madras-Kulburga. Die dritte Linie ist die Madras Railway, deren verschiedene Arme den arabischen Golf mit dem bengalischen Meerbusen, sowie Madras mit der großen indischen Halbinsel verbinden. Die vierte, die Scinde-Punjab and Delhi-Linie, schafft Ersatz für den schwierigen Schiffsverkehr auf dem untern Indus. Sodann sind noch die folgenden Linien zu nennen: die Bombay-Baroda and Central India, die Great Southern of India, die Eastern Bengal, die Oudh and Rohilkhund, endlich die Carnatic-Eisenbahn, welche Madras und Pondichery verbinden wird. Die Erfahrung hat außerdem noch das Bedürfniß verschiedener weiterer Linien ergeben; die Ergänzungslinien, welche sich an das bezeichnete Hauptnetz anschließen, werden jedoch vom Staate gebaut, wie z. B. die Kalkutta and South-Eastern, die Northern Punjab, die Rajpootana-Linie und andere mehrere.

Ueber den neuesten Stand des indischen Eisenbahnwesens brachte die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vor Kurzem eine interessante Skizze, aus der wir zur Ergänzung unserer obigen Darstellung folgende statistische Daten wiedergeben.

Während im Jahre 1853 erst eine kurze Strecke der »Great-Indian-Peninsula-Railway« mit einer Länge von nur 21½ englischen Meilen eröffnet war, sind gegenwärtig bereits 6272 englische Meilen im Verkehr und 2758 Meilen im Bau begriffen. Doppelgeleisig sind 727, eingeleisig 5546 Meilen. An Beamtenpersonal, höherem und niederem, sehen wir die stattliche Zahl von 101,595; davon 96,013 Eingeborene, 3239 Europäer und 2343 Angloindier. Ein Zuwachs an Betriebslänge um nur 470 Meilen machte eine Mehrbeschäftigung von 25,934 Leuten nothwendig, und in einem Falle, bei der East-Indian-Railway, stieg die Beamtenzahl in Folge des großartigen Getreide-Ausfuhrgeschäftes von 21,615 auf 35,676. Das Lokomotiven-Departement lag bisher fast ausschließlich in den Händen von Europäern, neuerdings weist aber eine verständige und unablässige Unterweisung der Eingeborenen in mechanischen Werkstätten schon eine zahlreiche Kandidatenliste auf. Die Monatsgehalte sind im Durchschnitt für Europäer im Lokomotiven-Departement 127 Rupien*), für Hindus 22 Rupien, für Muselmänner 19, für Chinesen 32, für Angloindier 65 Rupien. Die Ausgaben für den Bahnbau während des Verwaltungsjahres vom 1. April 1874 bis 1. April 1875 beliefen sich auf 4,126,667 Pfd. Sterl. Von dem hierzu aufgebrachten Kapital zahlten englische Börsenplätze 2,207,119 Pfd. Sterl., Indien 1,919,548 Pfd. Sterl.

Die Gesammt-Einnahmen der indischen Eisenbahnen während des gedachten Jahreszeitraums betrugen 7,760,760 Pfd. Sterl., um 1,021,845 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahre, die Betriebsausgaben dagegen 3,804,689 Pfd. Sterl., gegen 3,553,703 Pfd. Sterl. im vorhergegangenen Jahre. Der Reingewinn von 3,956,071 stellt ein Mehr von 770,856 Pfd. Sterl. dar.

Der Passagierverkehr umfaßte in allen Klassen 24,280,459 Personen, davon 23,556,218 oder 97,01 pCt. in der untersten Wagenklasse, 543,800 oder 2,21 pCt. in der zweiten und 180,440 oder 0,78 pCt. in der ersten Klasse. Die Einnahmen aus diesem Verkehr waren 2,183,015 Pfd. Sterl. und vertheilen sich hinsichtlich der Klassen mit 106,198 Pf. Sterl. oder 4,81 pCt. auf die erste, 102,990 Pfd. Sterl. oder 4,70 pCt. auf die zweite und 1,650,110 Pfd. Sterl. oder 75,58 pCt. auf die unterste Wagenklasse.

*) 1 Rupie ungefähr 2 Mark.

Den großartigen Handelsverkehr veranschaulicht die im Laufe des Jahres beförderte Gütermasse von 4,663,016 Tons*), um 396,954 Tons mehr als im Vorjahre; an Mineralien wurden 687,450 Tons befördert. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen im Jahre 1874 5,273,608 Pfd. Sterl., während das Vorjahr nur eine Einnahme von 4,292,005 Pfd. Sterl. ergeben hatte.

Auf sämmtlichen indischen Eisenbahnen wurden im letzten Jahre zurückgelegt 18,475,222 Meilen.

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 3,98 Shilling, die Einnahme dagegen auf 8,39 Shilling für die Meile. Von ernstlicheren Unfällen beim Betrieb der indischen Eisenbahnen ist nur ein einziger aus dem Jahre 1871 zu erwähnen, bei welchem acht Passagiere verwundet wurden. Die Zahl der minder erheblichen Unfälle beläuft sich bis jetzt im Ganzen auf 548, wovon allein 314 durch wilde Thiere verursacht worden sind. Die amtlichen Protokolle erwähnen hierunter namentlich Hirsche, Hyänen, Büffel, Tiger und andere Insassen der Dschungeln, die der ungewohnten Erscheinung der Lokomotive hier und da energischen, wenn auch in erster Linie für sie selbst verderblichen Widerstand entgegenzusetzen versuchten. Vielfach findet aber der Tod in anderer Form seine Opfer unter den indischen Eisenbahnreisenden. Bis jetzt verstarben während der Fahrt im Ganzen 110 Personen, die, mit alleiniger Ausnahme von 2 oder 3 Fällen, im Eisenbahnwagen dem Pesthauch des indischen Klimas, Fiebern, Dyssenterie und Cholera erlagen.

Nach der Statistik des englisch-indischen Reichs für 1871/72 ergab die Ausfuhr aus den großen Seehäfen von Karrachee, Bombay, Madras, Kalkutta, Moulmein und Rangun im genannten Jahre einen Gesammtwerth von 1 Milliarde 292 Millionen Mark. Die Einfuhr über dieselben Seeplätze belief sich auf 853 Millionen. Den Vorrang behauptete stets Kalkutta, das bei den obigen Ziffern mit einer Einfuhr im Werth von 395 Millionen Mark und einer Ausfuhr im Werth von 557 Millionen betheiligt ist. Die Ein- und Ausfuhr Indiens zur See vermittelten im Jahre 1871/72 45,885 Schiffe mit einem Gehalte von zusammen 8,333,638 Tonnen. Der Einfluß des Suezkanals macht sich besonders zu Gunsten von Bombay geltend, welches dadurch im Dampfschiff-Verkehr mit Europa einen Vorsprung von 10 Tagen gegen Kalkutta gewonnen hat. Dieser Vortheil wird freilich durch die günstigere Eisenbahnverbindung, welche Kalkutta mit dem Pendjab und den Nordwestprovinzen besitzt, wieder mehr als aufgewogen. Im Uebrigen hatte das große Werk des Herrn von Lesseps auch die Eröffnung direkter Seeverbindungen zwischen Ostindien und den Hafenplätzen von Genua, Venedig, Triest, Constantinopel und Odessa zur Folge. Besonders ist die Einrichtung der Triester Linie von gutem Erfolg begleitet gewesen, denn schon im Jahre 1872 bezifferte sich die Ausfuhr von Bombay nach den Plätzen des Adriatischen Meeres auf 16 Millionen Mark. Minder glücklich fiel der Versuch der russischen Regierung aus, da die von ihr organisirte Dampfschifffahrt zwischen Odessa und Ostindien sich nur eines kurzen Daseins zu erfreuen hatte.

Es würde über die beabsichtigten Grenzen dieser Darstellung hinausgehen, wenn wir auf die, obschon in vielen Beziehungen interessanten Handelsartikel Ostindiens genauer eingehen wollten; wir beschränken uns deshalb an dieser Stelle auf die Erwähnung der sowohl für den Verkehr als für die wirthschaftliche Lage des Landes bestimmenden Haupterzeugnisse Ostindiens: Reis, Jute, Thee, Kaffee und Baumwolle.

*) 1 Ton = 1016 Kilogramm.

Der **Reis** ist der Haupt-Ausfuhrartikel Ostindiens, wenn auch nicht dem Geldwerth, so doch der Quantität nach, die im Jahre 1871/72 die ansehnliche Höhe von 850,000 Tonnen erreichte. Mehr als die Hälfte davon kam aus britisch Birmah, das mit Ostindien seit ungefähr 20 Jahren vereinigt ist. Der Reis von Rangun und Moulmein bietet dem Produkt von Saigun und Bankok nicht nur Konkurrenz auf den europäischen Märkten, sondern macht ihm sogar den Rang an den Hauptplätzen von China, Mauritius und der Insel Bourbon streitig.

Der **bengalische Hanf (Jute)**, der im Delta von Ost-Bengalen zwischen dem Ganges und Brahmaputra wild wächst, hat seine hohe Bedeutung als Ausfuhrartikel erst zur Zeit des amerikanischen Secessionskrieges erlangt. Die Jute wird von den Eingeborenen auf die Märkte von Seraogung, Maragung und Dana gebracht, und gelangt von da über Kalkutta zur Ausfuhr nach Europa. Das Rohmaterial wird vorzugsweise in Dundee in Schottland zu Schnüren, Tauen, Segeltuch und groben Teppichen verarbeitet. Die Firma Gebrüder Cox, welche für diesen Fabrikationszweig 3000 mechanische Stühle und über 2000 Arbeiter beschäftigt, wetteifert mit den größten Etablissements von Manchester und Birmingham, und unterhält sogar eigene Dampfschiffe zum Transport der Jute. In Indien selbst wird die Pflanze zur Anfertigung von Reissäcken verwendet, die in großen Mengen, jährlich über fünf Millionen Stück, nach Birmah, China und Amerika ausgeführt werden.

Ueber die englische **Theekultur** und über die Bedeutung, welche der vorzugsweise in Assam gebaute Thee als Ausfuhrartikel einnimmt, ist in diesen Blättern bereits Ausführlicheres mitgetheilt worden*). Ergänzend sei hierzu bemerkt, daß die Theeausfuhr Ostindiens im Jahre 1871/72 auf ungefähr 7 Millionen Kilogramm zum Gesammtwerthe von etwa 29 Millionen Mark gestiegen war. Diese Zahlen stellen jedoch keineswegs die gesammte Produktion dar; denn einerseits findet der am Himalaya gebaute Thee seinen Absatz fast ausschließlich in Tibet und Afghanistan, andererseits hat auch die assamitische Waare zahlreiche Abnehmer in Indien selbst und versorgt namentlich die in Indien stehenden europäischen Truppen mit reichlichen Vorräthen. Die bisherigen Ergebnisse des indischen Theebaues lassen mit ziemlicher Sicherheit erwarten, daß der Thee in nicht allzu ferner Zeit eine hervorragende Stelle im indischen Handel einnehmen wird.

Nachdem das im Eingange dieser Skizze erwähnte Uebereinkommen bezüglich der Packetbeförderung zwischen Ostindien und Deutschland ein ebenso billiges als bequemes Bezugsmittel geschaffen hat, dürfte die Behauptung nicht zu gewagt erscheinen, daß gerade der Thee infolge seines im Verhältniß zum Werth der Waare geringen Gewichts dazu berufen sein wird, eine hervorragende Stelle im deutsch-indischen Postpäckereiverkehr einzunehmen, sobald einmal die Erfahrung allgemeiner Platz gegriffen haben wird, die wir persönlich zu machen Gelegenheit hatten, daß der indische Thee auch an Güte den bei uns im Handel gebräuchlichen viel theureren chinesischen Sorten durchaus nicht nachsteht, sondern im Gegentheil die guten Eigenschaften, welche einerseits dem Pekoe-, andererseits dem Souchong-Thee die gegenwärtige allgemeine Beliebtheit verschafft haben, nämlich milden Geschmack und kräftiges Aroma, in einer Sorte vereinigt. Mancher Theekonsument wird sich dann den Portoaufschlag von 1 Mark für das Pfund gern gefallen lassen, wenn er dafür

*) Postarchiv 1874 S. 143 ff.



den für den Einzelnen bis jetzt fast unerreichbaren Vortheil des direkten Bezugs und mithin der zweifellosen Echtheit seines Genußmittels erlangt.

Der Kaffee ist ein Erzeugniß der Präsidentschaft Madras, und daselbst schon von Alters her heimisch. Die Sage führt den Ursprung der Pflanze darauf zurück, daß ein Pilger sieben Kaffeebohnen von Mekka nach der Hochebene von Myhore gebracht habe. Größere Ausdehnung nahm der Kaffeebau in Indien, sowie dessen Ausfuhr, erst in den letzten zwanzig Jahren an.

Die Pflanzungen liegen ausschließlich auf der Hochebene von Myhore, in Neilgherrie, den Distrikten von Coorg und Wyniad, auf Abhängen bis zu einer Meereshöhe von 3000 bis 4000 Fuß. Letzterer Umstand trägt dazu bei, daß diese Art von Bodenkultur besonders in den Händen ausgedienter europäisch-indischer Offiziere und Veteranen der Armee der ostindischen Compagnie sich befindet, da ein auch dem Europäer günstiges, durch den Südwestwind gemäßigtes Klima während des ganzen Tages den Aufenthalt im Freien gestattet. Im Jahre 1872 betrug die Kaffeeausfuhr aus Indien bereits 27 Millionen Kilogramm zum Werthe von ungefähr 27 Millionen Mark.

Welchen Aufschwung die Ausfuhr der vorstehend erwähnten Bodenerzeugnisse in einem Zeitraum von 30 Jahren erfahren hat, zeigt nachstehende Vergleichung:

Es wurde ausgeführt:	Jute für	Thee für	Kaffee für
im Jahre 1842.....	24,941 £	17,244 £	74,957 £
» » 1852.....	180,976 »	59,220 »	84,306 »
» » 1862.....	537,610 »	192,242 »	462,380 »
» » 1872.....	4,299,767 »	1,482,186 »	1,380,410 ».

Die Benutzung der Baumwolle war in Indien, wo das Gedeihen der Pflanze durch den Boden, das Klima und den Fleiß der Einwohner ganz besonders begünstigt wurde, schon im frühesten Alterthum bekannt. Im Großen hat jedoch die Baumwollenkultur Ostindiens erst in neuester Zeit, durch ungeahnte äußere Einflüsse, vornehmlich durch den amerikanischen Bürgerkrieg, diejenige Lebensfähigkeit gewonnen, welche gegenwärtig zu den weitgehendsten Hoffnungen berechtigt.

Im Jahre 1829 ließ die ostindische Compagnie, welche schon seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts ihr Augenmerk auf die Verbesserung der einheimischen Baumwollenkultur gerichtet hatte, aus den besten Baumwollendistrikten Amerikas, aus Upland, Georgia und Demerari Samen kommen, dessen Aussaat nach jahrelangen Versuchen, und nachdem man von der amerikanischen, dem indischen Klima wenig zusagenden Pflanzungsmethode abgesehen und das alte einheimische System wieder angenommen hatte, von dem besten Erfolge, namentlich in der Präsidentschaft Bombay und in Central-Indien, begleitet war.

Der eingeborene Pflanzer geht von dem Grundsatz des Wechsels in der Bodennutzung aus und läßt sich deshalb nur in seltenen Fällen, vorzugsweise bei Cerealien, zur Wiederholung derselben Aussaat herbei. Die Baumwollenstaude strengt aber zufolge der Ueppigkeit der Pflanze, der Ausbreitung und Tiefe der Wurzeln den Boden ganz besonders an. In der Regel wird sie deshalb im Wechsel mit Hülsenfrüchten, Erbsen oder Bohnen gepflanzt. Wenn der Boden längere Zeit brach gelegen hat oder erst urbar gemacht worden ist, so muß derselbe zunächst auf das sorgfältigste von Unkraut und Gestrüpp gereinigt werden. Sodann folgt die erste Beackerung mit einem schweren, von vier bis acht Ochsen gezogenen Pflug. Dieses schwerfällige

Ackergeräth reißt den Boden in einer Tiefe von einem bis anderthalb Fuß auf, zerreißt und lockert das vorhandene Wurzelwerk und zerschneidet das Erdreich in große Schollen. Diese Arbeit muß drei- bis viermal wiederholt werden, bis der Boden eine ziemlich ebene Oberfläche erlangt hat. Das ausgeackerte Unkraut und Wurzelwerk wird nunmehr in Haufen gesammelt und der Acker bleibt so in der heißen Jahreszeit liegen, während welcher die Sonne die aufgeackerten Schollen nebst Wurzeln und Unkraut vollständig ausdörrt. Mit den ersten Regengüssen zerfallen die Schollen und es wird nun mittelst einer von zwei, auch vier Ochsen gezogenen Egge der Boden völlig eingeebnet und gereinigt, Wurzeln und Unkraut werden verbrannt und als Dünger verwendet. Anfangs Juli oder, je nach den verschiedenen Distrikten, Anfangs August, beginnt die Aussaat. Dazu bedient man sich einer Säemaschine, mit welcher die Samenkörner in Abständen von 10 bis 15 Centimeter in etwa 30 Centimeter weit von einander entfernte Furchen gelegt werden; nach dieser Aussaat wird der Boden nochmals eingeeggt. Wenige Tage nachher tritt die Pflanze schon an die Oberfläche; hat dieselbe sodann eine Höhe von etwa 15 Centimeter erreicht, so beginnt die erste Ausjätung, welche in einigen Distrikten von Frauen vorgenommen wird. Ein sichelförmiges Instrument dient gleichzeitig dazu, das Unkraut zu entfernen, den Boden rings um die Pflanze aufzulockern und aufzuhäufeln und die zu üppig sprossenden Pflanzen auszuschneiden. Nun erst wird der Acker sich selbst überlassen, bis die Pflanze der Reife entgegengeht und mit dem Einernten der Samenkapseln begonnen wird. Leider wird noch vielfach mit der Ernte, um weitere Handarbeit zu sparen, so lange gewartet, bis die Kapseln sich von selbst vollständig geöffnet haben. In diesem Falle aber wird die Wolle mit Staub, dürren Blättern u. dergl. beschmutzt, oder durch die nunmehr häufig eintretenden Regengüsse in der Qualität und Farbe verdorben. Diesem Umstande ist es auch zuzuschreiben, daß die indische Baumwolle bei den europäischen Abnehmern noch häufig einem ungünstigen Urtheile begegnet.

Durch die Einführung des Baumwollensamens aus Amerika, verbunden mit der bewährten einheimischen Pflanzungsmethode, war die Zukunft der Baumwollenkultur Indiens jedoch nur zum Theil entschieden, der eigentliche Lebensnerv lag immerhin noch in der Auffindung hinreichender Absatzquellen. Die Nachfrage in China, dem bisherigen stetigen Absatzgebiet, überstieg nie gewisse Grenzen, die zu einer allgemeineren Produktion nicht anzuregen vermochten.

Da eröffnete der amerikanische Secessionskrieg, der die europäischen Abnehmer fast mit einem gänzlichen Versiegen ihrer Bezugsquellen zu bedrohen anfing, ein neues Feld. Die Ausbreitung des indischen Eisenbahnnetzes trug noch weiter zur Ausnutzung dieser günstigen Gelegenheit bei, denn während bisher der indische Baumwollenpflanzer fast von jeder Verbindung mit dem großen Welthandelsverkehr abgeschnitten und auf die Vermittelung der kleinen Agenten in den Binnenstädten angewiesen war, fingen die Eisenbahnen jetzt an, die Agenten europäischer Häuser auch in das Innere des Landes zu führen und in unmittelbaren Verkehr mit den Produzenten zu bringen. Zugleich trugen die Eisenbahnen wesentlich zur Verbesserung der Qualität der indischen Baumwolle bei, denn die Baumwollenballen, die früher auf dem langwierigen Transport allen Unbilden der Witterung preisgegeben waren, werden jetzt, sicher und geschützt, in weniger Tagen als früher Monate erforderlich waren, und unter erheblich geringeren Kosten den Einschiffungshäfen zugeführt. Auf diese Weise kam es, daß die indische Baumwolle auch nach der Beendigung des

amerikanischen Bürgerkrieges die Konkurrenz auf dem Weltmarkt zu behaupten vermochte.

Im Jahre 1867 waren in ganz Ostindien 8 Millionen Acres*) zur Baumwollenkultur in Benutzung. Im Jahre 1871/72 umfaßte das hierzu verwendete Areal in der Präsidentschaft Bombay allein schon drei Millionen Acres.

Die Ausfuhr von Baumwolle aus den indischen Häfen beträgt gegenwärtig jährlich ungefähr 400 Millionen Kilogramm und stellt einen Werth von etwa 424 Millionen Mark dar.

Ein Beweis, daß die Produktion und der Absatz indischer Baumwolle noch eine Zukunft hat, liegt darin, daß die Ausfuhr im Jahre 1871/72 fast doppelt so viel betrug, wie im Beginn des vorigen Jahrzehnts und selbst die höchste Ausfuhr zur Zeit der amerikanischen Krise überstieg. Im Jahre 1852/53 betrug die Ausfuhr kaum 100 Millionen Mark, sie hatte sich somit in 20 Jahren ungefähr vervierfacht. Zugleich macht die Verarbeitung der Baumwolle in Indien selbst immer weitere Fortschritte. Gegenwärtig bestehen in der Präsidentschaft Bombay 19 Baumwollen-Spinnereien und Webereien, davon 11 in der Stadt Bombay mit zusammen 404,000 Spindeln, 4294 gewöhnlichen und 19 Dampf-Webestühlen.

Der Gesammtwerth der Einfuhr in den größeren Seeplätzen Indiens belief sich im Jahre 1871/72 auf beinahe 622 Millionen Mark, ausschließlich der eingeführten Edelmetalle, die jedoch die Haupteinfuhr bilden. Schon seit Jahrhunderten hat Indien Edelmetalle aus europäischen Quellen an sich gezogen, die sodann theils als Münzen, theils als Schmuckgegenstände für immer aus dem Verkehr verschwanden. Vor dem Aufstand im Jahre 1857 konnte man den jährlichen Verbrauch Indiens an Edelmetallen durchschnittlich auf etwa 60 Millionen Mark schätzen. Die bedeutenden gemeinnützigen Unternehmungen des Staates und die amerikanische Baumwollenkrise haben jedoch die Edelmetalle dem indischen Markt in einem Umfange zugeführt, wie nie zuvor. In den letzten 10 Jahren hat Indien in runder Summe ungefähr 2 Milliarden 560 Millionen Mark in Silber und etwa 1 Milliarde 152 Millionen Mark in Gold allein von Europa bezogen, wogegen nur etwa 260 Millionen Silber und 49 Millionen Gold aus Indien ausgeführt wurden.

Der gesammte Handelsverkehr Indiens stellte im Jahre 1871/72 ungefähr eine Summe von 2 Milliarden Mark dar. Außer dem Handel zur See ist besonders der Waarenverkehr auf dem Landwege über die Pässe des Himalaya nach Afghanistan, Turkestan und Tibet bemerkenswerth. Dieser Handel wird durch die Nomadenstämme vermittelt, welche ihre Wanderungen ungefähr im Oktober beginnen und sich vorzugsweise nach dem Pendjab wenden, wo ihre Waaren den besten Absatz finden. Namentlich liefern sie Wolle zu den gewöhnlichen Cachemirs, welche im Pendjab gefertigt werden, Rohseide, Gold- und Silberbarren, Borax, frische und getrocknete Früchte, und nehmen dafür Baumwollen- und Wollenzeuge, gestickte Schärpen von Delhi, Brokate von Benares und Indigo zurück. Dieser Tauschhandel besteht schon seit undenklichen Zeiten und wird von den englischen Behörden in jeder möglichen Weise gefördert.

Es bedarf wohl kaum besonderer Hervorhebung, daß die englische Regierung, welche durch den Bau von Kanälen, Straßen und Eisenbahnen so erheblich zum Gedeihen des Landes beigetragen hat, in gleicher Weise auch bedacht gewesen ist, dem

*) 1 engl. Acre = 0,441 Hektar, oder ungefähr zwei Drittel preuß. Morgen.



Post- und Telegraphenwesen eine entsprechende Entwickelung zu sichern. Die ersten Arbeiten zur Herstellung der Telegraphenlinie zwischen Kalkutta und Agra begannen im November 1853 und waren in fünf Monaten vollendet. Am 24. März 1854 standen die beiden Hauptorte durch die elektrische Leitung mit einander in Verbindung. Am nächsten 15. Februar verband die Linie Agra mit Madras auf dem Wege über Bombay, und erstreckte sich im Norden bis Attock am Indus. Im Jahre 1855 war das Netz durch die Linien von Rangun im Osten und jene von Peschaver im Norden bereits geschlossen und hatte nunmehr eine Gesammtlänge von 6440 Kilometer. Und doch hatte der Erbauer dieser Linien W. O'Shaughnessy mit Schwierigkeiten zu kämpfen, wie sie nicht leicht anderwärts in solchem Maße gefunden werden: Dschungeln, die während vieler Monate tödtliche Fieberluft aushauchen, zum Ueberfluß bevölkert von wilden Thieren*), Berge, Felsen und Abgründe, undurchdringliche Wälder, Sümpfe und Ströme.

Die Herstellungskosten für das ganze Netz von 6440 Kilometern beliefen sich auf etwas über 4 Millionen Mark, mithin auf ungefähr 625 Mark für jedes Kilometer.

Die Taxe für eine Depesche bis zu sechs Worten (die Adresse nicht gerechnet) beträgt ohne Rücksicht auf die Entfernung 1 Rupie.

Mit Europa steht Indien gegenwärtig durch drei verschiedene Telegraphenlinien in Verbindung. Die eine derselben führt über Konstantinopel, Mossul, Bagdad, Faô durch den persischen Meerbusen nach Karrachee; die zweite (der Indo-european Telegraphic-Company gehörig) geht über Berlin, Warschau, Kertsch, Tiflis, Teheran, Buschire nach Gwadur; die dritte, eröffnet seit 1870, verbindet Suez und Bombay durch ein unterseeisches Kabel. Eine weitere Linie vermittelt seit 1871 die Verbindung zwischen Europa und dem Osten Asiens über Madras, Penang, Singapore nach Hongkong.

Trotz der erheblichen Vortheile, welche diese Linien für den Weltverkehr bieten, ist deren Rentabilität eine sehr geringe. Die Reineinnahme der Suez-Bombay-Gesellschaft beläuft sich nur auf ungefähr acht Prozent des Anlagekapitals (von beinahe 1,200,000 Pfd. Sterl.), ungefähr so viel, als für die jährliche Abnutzung des Kabels zu rechnen ist. Die Indoeuropean Telegraphic-Company mit einem Anlagekapital von 450,000 Pfd. Sterl. kann nach Abrechnung der an die verschiedenen fremden Verwaltungen zu zahlenden Beiträge nicht einmal ihre Betriebskosten decken.

Die Gebühr für eine Depesche von zwanzig Worten, welche ursprünglich 5 Pfd. Sterl. betrug, dann auf 2 Pfd. Sterl. 18 Sh. herabgesetzt wurde, ist wieder auf 4 Pfd. Sterl. erhöht worden, ohne daß gleichwohl eine wesentliche Steigerung der Einnahme sich hat erzielen lassen.

Das in vielen Beziehungen interessante Postwesen Indiens, welches seit der im Jahre 1866 erfolgten Reform nicht nur in seiner inneren Entwickelung, sondern auch, Dank der umsichtigen Bemühungen seines gegenwärtigen Leiters, in den Beziehungen zum Weltverkehr so erhebliche Fortschritte gemacht hat, ist in der Nummer 7

*) Nach Angaben in dem Werke: »Moral and material progress and condition of India 1871—72« starben in Indien im Jahre 1869 14,529 Personen an den Folgen des Bisses giftiger Schlangen, im Jahre 1871 sogar 18,078 Personen. Diese Zahl würde sich sicherlich bis mindestens auf 20,000 belaufen, wenn sämmtliche derartige Todesfälle genau festgestellt werden könnten. In den Central-Provinzen wurden nach amtlicher Feststellung in den drei Jahren von 1867 bis 1869 nicht weniger als 946 Menschen von Tigern zerrissen. Ein einziger weiblicher Tiger tödtete im Jahre 1869 127 Personen und verhinderte sogar während mehrerer Monate den Verkehr auf der offenen Landstraße.

der unseren Lesern bekannten und zugänglichen Zeitschrift »L'Union postale« eingehend geschildert, weshalb wir uns an dieser Stelle damit begnügen können, die Aufmerksamkeit der Leser auf jenen Aufsatz hinzulenken.

II. Kleine Mittheilungen.

Zum Postverkehr auf den elsässischen Bahnen. In Ergänzung des in Nr. 3 des Archivs mitgetheilten Aufsatzes über den Postverkehr auf den elsässischen Eisenbahnen weist eine von dem Herrn Postsekretär Stallwitz in Mülhausen im Elsaß eingesandte Zuschrift auf den wichtigen Antheil hin, welche die dem Postamte 2 in Mülhausen unterstellten Bahnposten der Eisenbahnstrecke Mülhausen-Altmünsterol an der Vermittelung des Verkehrs auf den elsässischen Bahnen nehmen. Die Zuschrift hebt hervor, daß die Bahn Mülhausen-Altmünsterol die einzige Eisenbahnverbindung in südlicher Richtung zwischen Deutschland und Frankreich und gleichzeitig einen Theil des direkten Bahnweges zwischen Basel und Paris bildet. Hieraus ergiebt sich als Aufgabe der jenen Kurs befahrenden Bahnposten der Austausch der Postsendungen 1. zwischen Deutschland bz. dem östlichen Europa und dem südlichen Frankreich; 2. zwischen dem nördlichen Theile der Schweiz und 3. dem Ober-Elsaß einerseits und dem gesammten Frankreich andererseits, und zwar kommen hierbei die mit den französischen Staatsposten zum Austausch gelangenden Briefsendungen und die mit der französischen Ostbahngesellschaft ausgewechselten Päckereien in Betracht.

Gegenwärtig werden auf der Strecke 4 Züge — 2 hin und 2 zurück — zur Beförderung von Bahnposten mit Beamtenbegleitung, 3 Züge (darunter ein Päckereitransport zur Beförderung der für Frankreich bestimmten Packetsendungen) zur Beförderung von Schaffner-Bahnposten benutzt. Ein Austausch geschlossener Briefbeutel durch Vermittelung des Eisenbahn-Zugpersonals geschieht bei 5 Zügen.

Nach den statistischen Ermittelungen gehen den Bahnposten in den Kartenschlüssen

aus Frankreich täglich..... 2582 Briefsendungen,
» Algerien » ..... 63 »
zusammen..... 2645 Briefsendungen,

zu.

Abgehend liefern die beiden Bahnposten täglich an Frankreich einschließlich Algerien aus:

2600 Briefsendungen aus dem deutschen Reichs-Postgebiet,
139 » » Bayern,
54 » » Württemberg,
37 » » Konstantinopel,
100 » » Oesterreich-Ungarn,
zusammen 2930 Stück.

Rechnet man hierzu die Anzahl derjenigen Briefsendungen, welche nach den Mittheilungen in dem Eingangs erwähnten Aufsatze den Bahnposten des Bahnpost-Amts 23 in Straßburg aus Frankreich zugehen bz. von denselben dorthin ausgeliefert werden, so ergiebt sich als tägliche Gesammtzahl der durch die Bahnposten der elsässischen Eisenbahnen im internationalen Verkehr zum Austausch gelangenden Briefsendungen

abgehend nach Frankreich

aus dem deutschen Reichs-Postgebiet	6645	Stück,
» Bayern	529	»
» Württemberg	384	»
» Konstantinopel	147	»
» Oesterreich-Ungarn	100	»
Summe	7805	Stück,
eingehend aus Frankreich	7755	»

Das Gewicht der im Durchgange aus der Schweiz nach Frankreich beförderten Briefbeutel beträgt täglich etwa 9 Kil. Briefe und 12 Kil. Drucksachen.

Die Versendung der nach Frankreich bestimmten Postanweisungen nimmt, trotz der Neuheit der Einrichtung, die Thätigkeit der Bahnposten in nicht unerheblichem Umfange in Anspruch. Es werden von denselben täglich 25 Postanweisungen an Frankreich ausgeliefert.

Die Bahnposten des Kurses Mülhausen-Altmünsterol vermitteln außerdem den Vertrieb französischer Zeitungen an Bezieher im Ober-Elsaß und in Süd-Baden. Es gelangen täglich etwa 30 Nummern zur Vertheilung.

Neben dieser auf den Austausch der Briefe und Zeitungen gerichteten Thätigkeit liegt den bezeichneten Bahnposten noch die Beförderung der nach Frankreich bestimmten und der von dort eingehenden Päckereien ob.

Es werden ausgetauscht Packete von bz. nach Deutschland, der Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Luxemburg, Schweden, Norwegen, Rumänien, der Türkei u. s. w.

Der Austausch geschieht auf Grund der Frachtkarten, feuilles de route, zwischen Mülhausen 1 (für die daselbst aufgelieferten bz. nach Mülhausen bestimmten Packete) und Mülhausen 2 einerseits und den französischen Ostbahnbüreaus Paris Gare, Paris en Douane, Belfort und Petit-Croix andererseits.

Die Päckereien werden an die Beamten der französischen Ostbahn in Petit-Croix abgeliefert, dagegen in Altmünsterol von denselben in Empfang genommen.

Der Päckereiverkehr mit Frankreich hat in der erfreulichsten Weise an Umfang gewonnen, seitdem die deutsche Postverwaltung mit demselben Befassung hat.

Auf dem Wege über Mülhausen-Altmünsterol werden täglich 105 gewöhnliche und Werthpackete an Frankreich ausgeliefert, die Anzahl der von dort täglich eingehenden Sendungen beträgt 95 Stück.

Außer den zahlreichen Sendungen mit baarem Gelde an die in Nizza, Mentone 2c. sich aufhaltenden Ausländer sind es vielfach Gegenstände deutschen Gewerbefleißes, welche in den Packeten nach Frankreich zur Versendung gelangen, z. B. Stahlwaaren, unechte Schmucksachen, welche ihren Weg über Marseille nach überseeischen Ländern, besonders nach China, nehmen.

Aus dem Süden von Frankreich erhalten wir dagegen die Erzeugnisse jenes so überaus fruchtbaren Landes, Trauben, Wein bz. Weinproben, Südfrüchte, ferner in zahlreichen Packeten Trüffeln, Blumensträuße, lebende Thiere, z. B. Hühner, Papageien u. s. w., Parfümerien, Seide, Sammet, Modewaaren aus Paris u. dgl. m.

Wenn der Packetverkehr immerhin bis jetzt nicht den Umfang erreicht hat, wie dies im Verhältniß zu den sonstigen Verkehrsbeziehungen erwartet werden mußte, so dürfte die hauptsächlichste Schuld den hohen Taxen der französischen Bahnen beizumessen sein.

Welchen Einfluß die Eröffnung des St. Gotthard-Tunnels auf den Durchgangsverkehr des Kurses Mülhausen-Altmünsterol haben wird, läßt sich zur Zeit nicht absehen und wird davon abhängen, auf welchem der beiden Hauptwege zwischen Basel und London:

über Straßburg und Ostende oder
über Belfort, Paris und Calais

im wetteifernden Streben eine beschleunigtere und vortheilhaftere Verbindung hergestellt wird.

Jedenfalls darf erwartet werden, daß der künftig das Elsaß in seiner Längsrichtung durchfluthende Verkehrsstrom aus Italien nach dem Nordwesten Europas seinen Abfluß theilweise auch über Basel, Belfort und Paris nehmen und der Thätigkeit der Bahnposten auf dem Eisenbahnkurse Mülhausen-Altmünsterol weitere, bedeutungsvolle Aufgaben zuweisen wird.

Die deutsche Sprache auf der Weltausstellung in Philadelphia. Ueber den Gebrauch der deutschen Sprache in Philadelphia schreibt das »N.-Y. Handelsblatt«: »Mit einer gewissen Berechtigung könnte man über die Eingänge zum Ausstellungsplatze die Worte schreiben: »Hier wird Deutsch gesprochen«. In den meisten Departements findet man vornehmlich Deutsche engagirt und ist es geradezu merkwürdig, daß man in Abtheilungen, wo man dies sicher nicht vermuthet hätte, mit der deutschen Sprache ganz bequem durchkommt. So haben China und Japan deutsch sprechende Beamte; der Secretair des letzteren, Fritz Owen, Sohn des Londoner Professors Cunliffe Owen, spricht ein völlig reines, hannoveranisches Deutsch. Die Tunesen, sowohl der Kaufmann, welcher in dem Hauptgebäude ausstellt, wie auch diejenigen, welche auf dem Platze das tunesische Tingel-Tangel ins Leben gerufen haben, sind im Stande, sich in deutscher Sprache zu verständigen. Die Mitglieder der egyptischen Kommission sind entweder in Deutschland geboren, oder sprechen das Deutsche völlig fließend. Rußland, Schweden und Norwegen haben deutsch sprechende Beamte, ebenso die Spanier, Mexicaner, Italiener, Belgier und Holländer, die Brasilianer und die Engländer. Auch im französischen Departement kann man deutsch sprechen hören. Die Mehrzahl der russischen Aussteller führt deutsche Namen. Im amerikanischen Departement ist die Zahl der deutsch sprechenden Aussteller geradezu großartig; auch sind viele Deutsche von Ausstellern engagirt worden, um die ausgestellten Gegenstände zu erklären. Im Regierungsgebäude ist fast jeder der Angestellten sowie der dort kommandirten Bundessoldaten im Stande, eine deutsche Unterhaltung zu führen. Der Oberingenieur der Ausstellung, sowie seine Unterbeamten, die Gärtner, ein Theil der Polizisten und die Mehrzahl der Arbeiter sind Deutsche. Endlich sind die meisten Kellner in den verschiedenen Restaurants und Cafés ebenso wie die Unternehmer dieser Etablissements entweder in Deutschland geboren oder doch der deutschen Sprache völlig mächtig«.

Persisches Postwesen. Der Organisator des persischen Postwesens, K. K. österreichische Postrath Riederer, hat über die Ergebnisse seiner Mission eine neuere Mittheilung an die »Neue freie Presse« gelangen lassen, welche wir im Anschluß an den im Postarchiv vom Jahre 1875 Seite 502 veröffentlichten Brief nachstehend wiedergeben.

»Endlich komme ich in die Lage, ein lange gegebenes Versprechen einzulösen. Ich kann in diesem Augenblick sagen: »Persien hat eine Post«, und ich hoffe, diese Posteinrichtung derart begründet zu haben, daß sie meine Anwesenheit in diesem Lande überdauern wird. Es gewährt eine unbeschreibliche Befriedigung, seine Bemühungen vom Erfolge gekrönt zu sehen, und dieses Gefühl wächst in dem Maße, als die Schwierigkeiten groß sind; da es an den letzteren hier nicht gefehlt hat, so ist auch meine Stimmung eine verhältnißmäßig gehobene. Ich glaube in meiner letzten Notiz vom vorigen Sommer erwähnt zu haben, daß ich Briefmarken sehr primitiver Form mittelst einer Handpresse hier erzeugen ließ, daß ich und mein Ablatus dieselben mit der Scheere beschneiden, dann mit dem Federmesser und späterhin mit einem von mir erdachten Instrument an den Rändern durchlöchern mußten. Diese langwierige Arbeit füllte die Sommermonate aus, in denen aus verschiedenen Gründen, zumeist aber aus Mangel an Geld, die ernsteren Organisirungsarbeiten keine Fortschritte machten. Ende November erhielt ich nach langem Drängen endlich die kleine Summe von 8000 Francs, um meine Projekte zur Realisirung zu bringen. Mit dieser Bagatelle riskirte ich die Errichtung von Postbüreaus in den bedeutenderen Städten des Nordwestens Persiens, entsendete meinen europäischen Assistenten nach Tauris, der wichtigsten Handelsstadt dieses Reiches, und eröffnete am 12. Februar meine regelmäßigen, wöchentlich einmaligen Postkurse zwischen Teheran und Tauris und bis an die russische Grenze in Djoulfa und Rescht Enzeli. Sechs Kurierposten verkehrten seither in beiden Richtungen und langten an ihren Bestimmungsorten mit einer Präzision an, die alle Erwartung überstieg. Die Entfernung zwischen Teheran und Tauris beträgt 94 Farsach, das ist etwas mehr als 80 österreichische Meilen. Diese Strecke wird von drei Goulams (Kondukteuren), welche sich in den zwei Hauptorten der Route, wo Postbüreaus sind, ablösen, in 80 Stunden zurückgelegt. Die Aufgabe dieser Kuriere ist immerhin ein kleines Reiterstück, welches dieselben jedoch, wie mir die Erfahrung zeigt, mit Leichtigkeit und bestem Willen erfüllen, wenn sie regelmäßig ihren Lohn und das von mir ausgesetzte Trinkgeld von etwa 2½ Fl. per Reise ausgezahlt bekommen. Das Publikum scheint mit der Neuerung sehr zufrieden zu sein und bringt derselben großes Vertrauen entgegen. Die Zahl der Briefe ist mit jeder Post gestiegen, und die Expedition von Fahrpostsendungen nimmt in gleichem Maße zu. Bei der letzten von hier abgefertigten Post reichten die vier Reittaschen, von denen je zwei der Goulam und zwei der Tschaparschagir (Postillon) hinter dem Sattel aufgeschnallt haben, zur Spedition aller vorhandenen Objekte gerade noch aus; mit dem nächsten Kurier werde ich ohne Zweifel schon ein Packpferd nöthig haben. Für den Baargeldverkehr zwischen Teheran und Tauris habe ich mit Unterstützung des Handlungshauses Ziegler u. Comp. eine Art Geldanweisungsgeschäft eingerichtet; für den Geldverkehr zwischen den Unterwegsorten und obigen zwei Städten bin ich wegen Escomptirung der nöthigen Summen zum gleichartigen Verlagsgeschäfte mit persischen Kaufleuten in Unterhandlung. Für den internen Verkehr wäre sonach in der einen Richtung etwas geschaffen, was zum Vorbilde für die übrigen Routen dienen kann, und wenn es Gott und den Räubern gefällt, diese Post ungeschoren zu lassen, so werden die Perser die Vortheile eines regelmäßigen Postverkehrs auch bald zu würdigen wissen. Ein wenig bange macht mir noch die Garantiefrage; man hat meine Postreglements, worin ich die Staatsgarantie für alle per Post beförderten Effekten den Versendern zusicherte, zwar in der offiziellen Zeitung publizirt; man hat mir mündlich wieder-

holt versichert, daß man diese Garantie aufrichtig leisten wolle, aber von den Eingeborenen will doch niemand daran glauben, daß man dieses Versprechen halten werde, und wenn sie der Post dennoch Werthe anvertrauen, so dürfte dies nur deshalb geschehen, weil sie sehen, wie derlei Sachen jetzt mit Aufmerksamkeit behandelt werden und, was noch viel triftiger ist, weil ihnen eine andere und sicherere Transportgelegenheit mangelt. Was mir speziell am allermeisten am Herzen lag, das ist ein regelmäßiger Verkehr mit Europa, und diesen hoffe ich in kurzer Zeit zu erreichen. Die russische und die türkische Regierung haben ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen, mit der persischen Regierung Postkonventionen abzuschließen, und ich erwarte in kürzester Zeit schon die fertigen Konventions-Entwürfe zugesendet zu erhalten. Mittlerweile werden Briefe aus Persien für Europa mit persischen und russischen Briefmarken bis zum Bestimmungsorte frankirt, über Djoulfa expedirt, und sowie ich sicher bin, daß diese Briefe auf obigem Wege rasch nach Europa gelangen, so hoffe ich auch noch die wenigen Schwierigkeiten zu besiegen, die sich bisher der Auslieferung von Briefen, die per Rußland hierhergesendet werden, in den Weg gestellt hatten. Endlich hoffe ich auch zu erreichen, daß Zeitungen, deren Transit durch Rußland mit Censurschwierigkeiten zu kämpfen hat, regelmäßig hierher kommen — eine Errungenschaft, auf die ich mich persönlich sehr freue, da dermalen Journale nur monatlich einmal hier ankommen, so daß wir mit den Nachrichten aus der Heimath immer sehr im Rückstande sind. Ist all das, wovon ich gesprochen habe, zu Stande gebracht, so versuche ich meine Manöver gegen den Süden und gegen Bagdad zu, vorausgesetzt, daß an letzterem Orte die böse Nachbarin, die Pest, welche dermal dort schlimm wirthschaftet, wieder verschwunden ist. Ein großes Stück Arbeit, dessen Bewältigung mir in der jüngsten Zeit gelungen ist, war der Kampf um die Direktion über alle Tschaparchaneen (Postrelais), welche irgend ein Chan in Händen hatte und die ihm — genannt Tschaparbaschi — eine erhebliche Rente eingetragen hat. Er war eine Art Generalpächter, nahm die Subventionen der Regierung in Empfang und verpachtete die Tschaparchaneen einzeln an kleinere Unternehmer, die er durch Vorschüsse in Abhängigkeit erhielt und dann erbarmungslos preßte. Dieser Mann, der auch eine Charge bei Hof bekleidet, machte natürlich alle Anstrengungen, um seine Würde zu wahren und den Profit nicht zu verlieren; aber sowie ich schon vor dem persischen Neujahr das Einkommen von den im nordwestlichen Theile Persiens beförderten Postsendungen seinen Klauen entrissen hatte, gelang es mir jetzt, ihm auch den Marschallsstab über die Postgäule zu entwinden. Ich finde glücklicherweise bei diesen Anstrengungen gute Aufnahme meiner Absichten bei meinem Fachminister Emin-ul-mulk, einem jungen und gelehrten Manne, der einerseits allen Neuerungen und civilisatorischen Bestrebungen günstig ist, andererseits durch seine Stellung als Minister der Briefe und Bittschriften beim König einen hohen Einfluß besitzt.«

Pfennig oder Pfennige. Daß ein kleiner Funke bisweilen einen großen Brand anzufachen vermag, ist allbekannt; weniger aber, daß auch ein kleines »e« hinreicht, die Gemüther in lebhafte Aufregung zu versetzen. Ein kluger Kopf hatte herausgefunden, daß die Werthbezeichnung auf den vom 1. Januar 1875 ab eingeführten neuen Postfreimarken »Pfennige« lautet, während es bei den Reichsmünzen auch in der Mehrheit »Pfennig« heißt. Sofort wandert ein Artikel in die Zeitungspresse, in welchem der Postverwaltung vorgehalten wird, daß sie sich fort-

dauernd einen argen Schnitzer zu Schulden kommen lasse, indem sie Briefmarken mit der Werthangabe »Pfennige« verkaufe. Nach dem deutschen Münzgesetze rechne man nur nach »Mark« und »Pfennig«; die Mehrzahl dieser Münzeinheiten heiße ebenfalls nur »Mark« und »Pfennig«. Diese Entdeckung machte alsbald ihren Rundlauf durch die Zeitungen und das General-Postamt wurde aus den Kreisen des Publikums mit Zuschriften in dieser Angelegenheit bestürmt.

Allerdings fehlte es auch nicht an Vertheidigern des »e«, von denen einer richtig bemerkte, daß es im Gesetze vom 4. Dezember 1871, die Ausprägung von Reichsmünzen betreffend, im §. 2 ausdrücklich heiße: »Der zehnte Theil dieser Goldmünze (halben Krone) wird Mark genannt und in 100 Pfennige eingetheilt«, und daß im §. 13 l. c. von einer Untertheilung des Pfennigs in zwei Halb-Pfennige die Rede sei.

Sprachlich sind beide Ausdrücke »Pfennig« (als Mehrheit) und »Pfennige« richtig; die Verschiedenheit in ihrer Anwendung bei den Reichsmünzen und den Reichs-Postwerthzeichen rührt aber daher, daß lange, bevor mit dem Ausprägen der Münzstücke begonnen wurde, die Herstellung der neuen Postwerthzeichen ihren Anfang nahm, um mit der großen Arbeit rechtzeitig fertig zu werden und auf den 1. Januar 1875 alle Postanstalten und das Publikum mit den neuen Marken versehen zu können. Bei Feststellung der Typen für dieselben wurde in Bezug auf das Wort »Pfennige« davon ausgegangen, daß es z. B. auf den preußischen Münzen »Pfenninge« und nicht »Pfenning« heißt.

Dem General-Postamt war übrigens der erwähnte Unterschied durchaus nicht entgangen; es hatte sich gleich nach dem Erscheinen der neuen Reichsmünzen mit dem Gegenstande beschäftigt; da es aber ohne Aufwendung ganz bedeutender Kosten nicht möglich war, das überflüssige »e« aus den Freimarken bz. den Stempeln zu entfernen, so kann erst nach Abnutzung der jetzt im Gebrauche befindlichen und nach Anfertigung neuer Druckplatten die Uebereinstimmung mit den Reichsmünzen hergestellt werden. So einfach und von so geringer Bedeutung diese Sache nun auch ist, so läßt sie die einmal erregten Gemüther doch nicht ruhen und noch jetzt gehen Vorstellungen darüber bei der obersten Postbehörde ein. Man sieht, Gulliver's Lilliputer existiren wirklich.

Mit welchen wunderlichen Dingen übrigens das General-Postamt sonst noch behelligt wird, dafür mögen bei dieser Gelegenheit nur noch einige Beispiele angeführt werden.

Eine besonders sentimental angelegte Seele schreibt, daß es ihr einen fast widrigen, der Situation spottenden Eindruck mache, wenn ein schwarz berändeter Brief mit einer freudig rothen Marke anlange, und beantragt allen Ernstes, schwarze Trauerbriefmarken wenigstens zu 5 und 10 Pf. einzuführen, damit einem dringenden Bedürfnisse abgeholfen werde.

Ein ehrsamer Handwerker in einer kleinen Stadt empfängt aus Schweden mehrere in schwedischer Sprache geschriebene Familienbriefe und kann dieselben in der Ursprache nicht lesen und verstehen; flugs sendet er die Briefe an das General-Postamt mit der Bitte, sie ihm übersetzen zu lassen, was denn auch, um dem guten Mann aus seiner Verlegenheit zu helfen, geschehen ist.

Ein Anderer findet es ungehörig, daß der Vordruck auf den Telegramm-Formularen »Worte« statt »Wörter« lautet, denkt aber nicht daran, daß man durch den Telegraphen eben Worte (im Zusammenhange) und nicht Wörter spricht.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 7. Heft.

Die wissenschaftliche Erdkunde der Gegenwart. Von Dr. Hermann J. Klein. — Das Vermessungs- und Erforschungswerk des Unionsgebietes. Von Dr. Max Lortzing. — Läßt sich die Gestalt der Festlandsküsten erklären? Von Dr. R. Dorr. — Die Höhlen und ihre Bedeutung für Geologie und Urgeschichte. Von Dr. J. H. Thomassen. — Laplace's Hypothese über die Entstehung unseres Planetensystems. Von Direktor Dr. Bernhard Ohlert. — Astronomischer Kalender für den Monat Oktober 1876. — Neue wissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

2) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. 2. Heft. 1876.

Die naturwissenschaftlichen Ergebnisse der Expedition S. M. S. »Gazelle« (Fortsetzung). — Die geographische Länge der Oase Dschalo. Von Prof. Dr. W. Jordan. — Zur Karthographie der europäischen Türkei. Von H. Kiepert. — Ein Ausflug nach dem Popocatepetl. Mitgetheilt durch Prof. Dr. Baron. — Karten.

3) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1876. Heft VI.

Die Expedition S. M. S. »Gazelle«. Hydrographische Beobachtungen während der Reise von Amboina nach dem Golf von Mac-Cluer und durch die Galewostraße nach dem Stillen Ocean. Von Capt. z. S. Freiherr von Schleinitz. — Tiefseeforschungen S. M. S. »Gazelle« in dem Südlichen Stillen Ocean zwischen Neu-Seeland über die Fiji-Samoa- und Tonga-Gruppe bis zur Maghellanstraße. Von Capt. z. S. Freiherr von Schleinitz. — Bericht über die an Bord S. M. S. »Vineta« während der Reisen von Madeira nach Rio, Montevideo und Valparaiso angestellten hydrographischen und meteorologischen Beobachtungen. — Vergleich von drei Reisen im Atlantischen Ocean von 30° n. Br. bis 15° s. Br. — Aus den Reiseberichten der Brigg »Hermann Friedrich«, Capt. Niejähr (Mittheilung von der deutschen Seewarte.) — Ueber die Stürme des Monats März 1876 in Europa. (Mittheilung von der deutschen Seewarte). — Ueber einige Fahrwasser und Inseln u. s. w. an der Ostküste von China. — Karten.

4) **Journal of the Telegraph.** New-York. 1876. Nr. 13.

Clamond's thermo-electric-battery; by Latimer Cllark. — Voltaic electricity. — On damping of oscillating magnetic needles with non-magnetic discs. — Exhibition of the applications of electricity. — Public exposure of telegrams. — Entreprise. — The atlantic cable companies: rumors of amalgamation. — Our centennial letter. — Improvements in electro-magnets and induction coils. — Effect of electricity on particles suspended in liquids. — On the pneumatic transmission of telegrams. — The discovery of electro-magnetism. — Tarif bureau. — Correspondence. — Fatal thunderbolt. — Strange freaks of atmospheric electricity. — A singular accident. — Inviolability of private dispatches. — Cheap foreign postage. — The board of trade telegraph company. — The Chicago electrical society. — Erroneous quotations. — Determination of longitude. — The south-american cables.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 15. Berlin, August. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

66. Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1875*).

	1875.	1874.
Die Zahl der schweizerischen Postanstalten betrug	2739	2688
nämlich:		
Büreaus	789	742
Ablagen	1928	1916
Agenturen im Auslande	22	30
Sämmtliche Büreaus sind mit dem Geldanweisungsdienst betraut.		
Von den Ablagen sind nicht rechnungspflichtig	907	918
rechnungs-, aber nicht geldanweisungspflichtig	216	209
rechnungs- und geldanweisungspflichtig	805	789
Das Personal umfaßte Personen	6258	5899
nämlich:		
Beamte der General-Postdirection	32	32
» » Kreis-Postdirectionen	33	33
Büreauchefs, Posthalter und Kommis	1505	1373

*) Die Statistik für 1874 siehe Seite 349 des Postarchivs vom Jahre 1875.

	1875.	1874.
Ablagehalter	1928	1916
Patentirte Postaspiranten	42	12
Postlehrlinge	165	125
Briefträger, Boten, Packer, Büreaudiener ꝛc.	1411	1292
Kondukteure	239	222
Postillone	903	894

Im Laufe des Jahres 1875 fanden von 527 Bewerbern um Postlehrlingsstellen 168, worunter 26 weiblichen Geschlechts, Aufnahme, die übrigen mußten, weitaus zum größten Theil wegen mangelnder Schulbildung, abgewiesen werden.

Um die gesetzlichen Bestimmungen, betreffend die Sonntagsruhe des Postpersonals, durchzuführen, wonach jeder Beamte und Angestellte je am 3. Sonntag dienstfrei zu lassen ist, mußten viele Schwierigkeiten überwunden und große Mehrausgaben gemacht werden. Diese letzteren beziffern sich auf rund 100,000 Francs jährlich.

Von dem Militairdienst sind sämmtliche Beamte und Angestellte der Postverwaltung durch die neue Militairorganisation befreit worden. Dementsprechend glaubt die Postverwaltung für alle Fälle es ablehnen zu müssen, Beamten oder Angestellten der Post zu gestatten, freiwillig Militairdienst zu thun, von welchem sie durch das Gesetz enthoben sind.

Die Umgestaltung des früheren Lebensversicherungsvereins der Postbeamten und Angestellten in einen allen eidgenössischen Beamten und Angestellten offenstehenden Verein mit auf die Grundsätze der Versicherungstechnik gestützten Statuten hat nunmehr stattgefunden und sind demselben von den Mitgliedern des alten Vereins die große Mehrzahl — über 2000 — beigetreten. Die Statuten des neuen Vereins gestatten nicht nur die Versicherung auf den Sterbefall, sondern auch auf Rente, oder auf beides zusammen. Für Versicherung des fahrenden Postpersonals (Inspektions- und Bahnpostbeamte und Kondukteure) gegen Transportunfälle ist in das Budget für 1876 eine Summe von 8000 Francs aufgenommen worden.

Die Zahl der bei Postbüreaus und rechnungspflichtigen Ablagen vorgenommenen Inspektionen mit Kassenabschluß betrug 1789 gegen 1684 im Vorjahre. Auch im Jahre 1875 bot das Ergebniß der Inspektion nur in verhältnißmäßig seltenen Fällen zu Verfügungen ernsterer Natur gegen den Kassenführer Veranlassung. Die Inspektionen sind übrigens nicht nur zur Ueberwachung der Poststellen, sondern auch zur Ergänzung der Instruktion derselben nothwendig, namentlich weil der Geldanweisungsdienst eine immer größere Ausdehnung annimmt und noch ein neuer, nicht leicht zu behandelnder Dienstzweig, die Einzugsmandate, dazu gekommen ist.

Verletzungen des Postregals kamen im Jahre 1875 262 vor, gegen 337 im Vorjahre. Der Betrag der dafür eingezogenen Geldstrafen belief sich auf 662 Francs. Von den 262 Uebertretungen sind begangen worden: 234 durch Verwendung entwertheter Postwerthzeichen zum Frankiren, 1 durch Beförderung von Personen mit Pferdewechsel, 12 durch unbefugte Beförderung von Postgegenständen, 5 durch Mißbrauch der Portofreiheit und 10 durch sonstige Uebertretungen.

Trotz der Eröffnung neuer Eisenbahnlinien hat sich die Zahl der Postkurse auf Landstraßen um 11 vermehrt.

Es bestanden nämlich:	1875.	1874.
Postkurse auf Landstraßen	626	615
darunter Sommerkurse	61	53
» Winterkurse	24	19
In diesem Dienste wurden verwendet:		
Kondukteure	239	222
Postillone	903	894
Postpferde	2,340	2,370
Wagen	1,528	1,396
Schlitten	768	739
Die Zahl der Postpferdehalter betrug	354	336
» » » Poststationen	592	580
Die Kurse erstreckten sich auf eine Länge von Kilometern	6,245	6,618
und es wurden darauf täglich zurückgelegt Kilometer	23,282	24,540
Bahnpostkurse bestanden	60	42
mit einer Länge von Kilometern	13,210	10,304
und einem Wagenbestande von	72	57
Die Zahl der von den Bahnposten zurückgelegten Kilometer belief sich auf	4,186,323	3,761,120
Schiffs-Postkurse gab es	4	7
mit einer Länge von Kilometern	574	790
Im Bahn- und Schiffs-Postdienste wurden verwendet:		
Beamte	102	85
Kondukteure	63	52

Von den im Jahre 1875 abgeschlossenen Verträgen sind zu erwähnen:

1. Abkommen mit Frankreich, betreffend die Regelung des Grenzverkehrs, Erhöhung des Meistbetrages für Briefe mit Werthangabe von 2000 auf 10,000 Francs, desgleichen für Geldanweisungen von 200 auf 300 Francs;
2. Einführung des Postanweisungs- und Nachnahmeverkehrs mit Oesterreich-Ungarn vom 1. Februar 1875 ab;
3. Einführung der Postauftragsbriefe im Verkehr mit Deutschland vom 1. April 1875 ab, sowie
4. des Postanweisungsverkehrs mit Britisch-Indien vom 1. Oktober 1875 ab;
5. Nachtragsabkommen mit Niederland, betreffend den Geldanweisungsverkehr vom 1. Januar 1875 ab.

Die Leistungen der schweizerischen Postverwaltung im Beförderungsdienste sind aus folgenden Zahlen zu ersehen:

	1875.	1874.
	Stück.	Stück.
Der gesammte Briefverkehr umfaßte ..	89,263,907	83,209,228
und zwar:		
im Inlande	64,467,121	60,190,045
nämlich:		
Briefe frankirt	38,499,013	35,995,308
» unfrankirt	2,708,270	3,218,156
Postkarten	4,591,232	3,692,159
Eilbriefe	1,761	1,475
Einschreibbriefe	765,414	691,578
amtliche Briefe	4,701,554	4,921,088
Drucksachen	12,673,293	11,156,459
Muster	294,913	297,091
kleine Packete zu 10 Rappen	231,671	216,731
nach dem Auslande	12,287,140	10,942,443
nämlich:		
Briefe (gew., amtliche und Eilbriefe)	8,360,622	6,915,444
Einschreibbriefe	156,000	136,909
Chargébriefe	1,396	1,437
Postkarten	302,195	43,132
Drucksachen und Geschäftspapiere ...	3,091,120	3,327,567
Muster	375,807	517,954
vom Auslande	12,506,711	12,074,540
nämlich:		
Briefe (gew., amtliche und Eilbriefe)	7,592,821	7,475,149
Einschreibbriefe	187,084	163,259
Chargébriefe	2,104	2,213
Postkarten	188,674	24,521
Drucksachen und Geschäftspapiere ...	3,994,591	3,833,338
Muster	541,437	576,060
im Durchgange	2,935	2,200
nämlich:		
Briefe	2,705	2,200
Drucksachen	182	—
Muster	48	—

Der Postanweisungsverkehr weist nach:

	1875.		1874.	
	Stück.	Francs.	Stück.	Francs.
im Inlande	1,416,011	161,573,664	1,260,255	142,104,151
davon portopflichtig	1,256,181	142,397,163	1,115,273	126,334,268
nach dem Auslande	182,682	11,098,343	145,357	8,463,978
vom Auslande ..	85,053	6,207,306	71,031	5,227,231
zusammen	1,683,746	178,879,313	1,476,643	155,795,360

Im Fahrpostverkehr wurden versendet:

	1875.	1874.
im Inlande	6,392,511	6,007,985
nach dem Auslande	418,343	388,252
vom Auslande	527,242	474,334
im Durchgange	12,470	13,794
zusammen	7,350,566	6,884,365

Nachnahmeverkehr.

Inland:	1875.		1874.	
	Stück.	Francs.	Stück.	Francs.
Briefpostnachnahmen	1,687,587	6,745,359	1,696,194	6,225,156
Fahrpostnachnahmen	528,374	6,965,245	492,461	6,202,965
Nach dem Auslande Fahrpostnachnahmen	27,904	535,791	23,278	470,722
Vom Auslande Fahrpostnachnahmen	65,875	2,190,530	65,034	1,833,765
zusammen	2,309,740	16,436,925	2,276,967	14,732,608

Zeitungsverkehr.

	1875.	1874.
	Nummern.	Nummern.
Schweizerische Zeitungen, im Innern der Schweiz und nach Deutschland versandt	42,386,283	39,623,445
Aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn eingegangene Zeitungen	1,703,771	2,027,899
Amtliche Blätter	2,921,711	2,611,652
zusammen	47,011,765	44,262,996

Die nach dem übrigen Auslande abgesandten und von demselben eingegangenen Zeitungen sind beim Briefverkehr als Drucksachen gezählt.

	1875.	1874.
Postreisende	1,441,298	1,415,753
Personengeld und Ueberfrachtporto ..... Francs	3,777,759	3,913,217

Finanz-Ergebnisse.

	1875.	1874.
	Francs.	Francs.
Einnahmen	14,591,971	14,465,621
Ausgaben	14,452,738	13,932,544
Ueberschuß	139,233	533,077

Von den Einnahmen entfallen auf die	1875.	1874.
Briefpost	5,945,145	5,655,990
Fahrpost	3,690,348	3,383,890
Postanweisungen	378,837	334,254
Zeitungen	375,790	354,736
auf das Personengeld zc.	3,777,759	3,913,217
Die Haupt-Ausgabeposten sind:		
Gehälter	6,036,342	5,660,368
Postmaterial	1,241,663	1,268,865
Beförderungskosten	5,784,781	5,633,457

---

67. Zur Entwickelung des inländischen Telegraphentarifs.

Von Herrn Telegraphensekretär C. in B.

Am 1. Oktober 1849 wurden die ersten preußischen Telegraphenlinien für die Privatkorrespondenz eröffnet. Das »Regulativ über die Benutzung der elektromagnetischen Staatstelegraphen seitens des Publikums« vom 6. August 1849 nennt bloß die Linien Berlin-Aachen mit der Seitenlinie Düsseldorf-Elberfeld, und Berlin-Hamburg; indessen konnte zu dem bezeichneten Zeitpunkte auch schon die Linie Berlin-Stettin dem Verkehr übergeben werden, der am 24. Oktober die Linie Berlin-Frankfurt a. M. und gegen Ende des Jahres Berlin-Breslau folgte.

Der Gebührenerhebung wurde die Wortzahl und die zu durchlaufende Leitungslänge mit der Maßgabe zu Grunde gelegt, daß 20 Worte (einschl. Adresse, Unterschrift und Datum) als eine einfache Depesche angesehen werden sollten, für welche pro Meile im Allgemeinen 20 Pf. zu erheben waren. Für weitere je 10 Worte oder einen Theil derselben stieg die Gebühr um ein Viertel. Außer der Beförderungsgebühr wurde für jede Depesche ein festes Bestellgeld von 5 Sgr. vom Aufgeber erhoben. Jedes Amt bekam seinen Meilenzeiger, in welchem die Leitungslänge bis zu jedem anderen Amt verzeichnet und gleichzeitig die zu erhebende Taxe angegeben war.

Durch den Dresdener Vertrag vom 25. Juli 1850, abgeschlossen zwischen Preußen, Oesterreich, Bayern und Sachsen, kam der Deutsch-Oesterreichische Telegraphenverein zu Stande. Derselbe hielt im Allgemeinen ebenfalls Wortzahl und Leitungslänge als Grundlagen des Gebührentarifs fest, erkannte jedoch durch die Einführung von Zonenringen, von denen der folgende immer um je 5 Meilen breiter war als der vorhergehende, im Prinzipe an, daß die Kosten der telegraphischen Uebermittelung nicht in gleichem Maße mit der Entfernung wachsen. Der Dresdener Vertrag setzte den Vereinstarif folgendermaßen fest:

1. Zone	= 0— 10	Meilen	20 Sgr.,		
2. »	= 10— 25	»	1 Thlr.	10	Sgr.,
3. »	= 25— 45	»	2 »	—	»
4. »	= 45— 70	»	2 »	20	»
5. »	= 70—100	»	3 »	10	»
zc.	zc.		zc.		

Die vorstehenden Sätze beziehen sich auf ein einfaches Telegramm von 20 Worten; für 21—50 Worte wurde die doppelte, für 51—100 die dreifache Taxe erhoben.

Zufolge Allerhöchster Ordre vom 26. September 1850 kamen die Bestimmungen des Vereinsvertrages auch für den internen preußischen Verkehr zur Anwendung. Dasselbe gilt von den nun folgenden Nachträgen zum Dresdener Vertrage bis zum Jahre 1859, in welchem für den innern Verkehr wieder ein besonderer, ermäßigter Tarif eingeführt wurde. Dieser Nachträge wird insoweit Erwähnung geschehen, als sie die Tarifsätze abändern.

Die erste der im Vereinsvertrage vorgesehenen Konferenzen zwischen Abgeordneten der betheiligten Verwaltungen trat am 1. Oktober 1851 in Wien zusammen. Dieselbe einigte sich in Bezug auf die Gebührenerhebung dahin, daß künftig nicht mehr die Leitungslänge, sondern die direkte Entfernung (Luftlinie) zwischen Aufgabe und Adreßort maßgebend sein solle. Die Sätze blieben unverändert.

In dem nächsten Nachtragsvertrage, d. d. Berlin, den 23. September 1853, wurde die Wortzahl eines einfachen Telegramms auf 25 ausgedehnt; 26—50 Worte sollten ein doppeltes, 51—100 Worte ein dreifaches Telegramm bilden. Die Sätze blieben unverändert.

Der dritte Nachtragsvertrag, abgeschlossen zu München unterm 29. Mai 1855, enthält bezüglich der Gebührenerhebung nichts, was hier in Betracht zu ziehen wäre; es wurden jedoch zu demselben zwei Zusatzbestimmungen vereinbart, wonach 1. die Adressen bis zu 5 Worten Gebührenfreiheit genießen, 2. Antwort-Telegramme von 10 Worten zu halber Taxe zugelassen werden sollten. Es sind dies Bestimmungen des Vertrages zwischen Preußen, Belgien und Frankreich d. d. Berlin, den 29. Juni 1855, welche im Einverständnisse der Vereinsregierungen auch auf die Vereinskorrespondenz und somit in gleicher Weise auf die interne preußische Korrespondenz Anwendung fanden.

Es scheint indessen, als hätten die Vereinsverwaltungen mit diesen Zusatzbestimmungen keinen glücklichen Griff gethan; denn schon auf der nächsten Konferenz, die im Jahre 1857 zu Stuttgart stattfand, wurden beide wieder beseitigt. Im Uebrigen brachte der Stuttgarter Nachtragsvertrag vom 16. November 1857 eine Gebührenermäßigung, indem er die Taxe für ein einfaches Telegramm von 20 Worten auf 12 Sgr. pro Zone festsetzte, und bestimmte, daß für weitere je 10 Worte oder einen Theil derselben die Hälfte der einfachen Gebühr mehr erhoben werden solle. Die letztere Bestimmung befreite den Verkehr von dem lästigen Druck der ungefügen Stufen 25—50, 50—100; die Gebührenermäßigung erscheint weniger beträchtlich, wenn man bedenkt, daß die Wortzahl des einfachen Telegramms gleichzeitig von 25 auf 20 herabgesetzt und das Zugeständniß der freien Adressen abgeschafft wurde.

Vom 1. Januar 1859 ab kam für den internen preußischen Verkehr eine Ermäßigung des Einheitssatzes von 12 Sgr. auf 10 Sgr. zur Einführung. Von da ab verlieren die Vereinsverträge für den vorliegenden Zweck ihre Bedeutung. Die gegenwärtige Abhandlung wird sich also nur noch mit dem preußischen Tarif beschäftigen, aus dem sich im Laufe der Zeit ein norddeutscher, ein deutscher entwickelt hat.

Nach dem neuen Tarif betragen die Sätze für ein einfaches Telegramm von 20 Worten auf eine Entfernung

von 0—10 Meilen .... 10 Sgr.,
» 10—25 » .... 20 »

von 25—45 Meilen .... 30 Sgr.
» 45—70 » .... 40 »
ꝛc. ꝛc.

Mit dem 1. Juli 1861 tritt für alle Entfernungen über 25 Meilen eine Ermäßigung auf 1 Thlr. ein, so daß wir es nur noch mit 3 Zonen zu thun haben:

1. Zone, 0—10 Meilen .... 10 Sgr.,
2. » 10—25 » .... 20 »
3. » über 25 » .... 30 »

Die Gebührenermäßigungen beginnen sich jetzt zu jagen.

Vom 1. Januar 1862 ab wird die Gebühr für eine Zone auf 8 Sgr. festgesetzt; die Abgrenzung der Zonen bleibt dieselbe:

1. Zone .... 8 Sgr.,
2. » .... 16 »
3. » .... 24 »

Schon am 1. April 1862 fällt die 3. Zone weg; die Gebühr für ein einfaches Telegramm beträgt bei allen Entfernungen über 10 Meilen 16 Sgr. Man kann diesen Tarif als einen Einheitstarif mit ermäßigter Gebühr für eine beschränkte Lokalzone betrachten; er steht von allen im Gebrauch gewesenen dem gegenwärtigen am nächsten.

Vom 1. Oktober 1863 ab wird der interne Tarif, wie folgt, festgesetzt:

1. Zone, 0—10 Meilen .... 8 Sgr.,
2. » 10—45 » .... 10 »
3. » mehr als 45 » .... 16 »

Eine namhafte Ermäßigung, allerdings nur für einen Theil der Korrespondenz. Aber man bedenke, daß zu jener Zeit ungefähr die Hälfte aller internen Telegramme sich innerhalb der zweiten Zone bewegte!

Von nun ab begegnet man in der Geschichte des internen Tarifs der versuchsweisen Einführung ermäßigter Sätze auf einzelnen Strecken. Für den telegraphischen Verkehr zwischen benachbart gelegenen Orten, wie Danzig und Neufahrwasser, Frankfurt a. M. und Offenbach, war schon mehrfach ein billigerer Satz (4 Sgr.) bewilligt worden; vom 1. März 1867 ab wurde ein Gebührentarif von 5 Sgr. für das einfache Telegramm auf mehreren Linien versuchsweise eingeführt, und zwar zunächst für die telegraphische Korrespondenz zwischen je 2 Staats-Telegraphenstationen der Linien

1. von Aachen nach Cöln,
2. » Cöln nach Bonn,
3. » Düsseldorf nach Cöln,
4. » Neisse nach Breslau,
5. » Brandenburg nach Berlin,
6. » Homburg v. d. H. nach Frankfurt a. M.

Dieser Versuch war der Vorläufer einer schon durch die politischen Umwälzungen jener Zeit dringend gebotenen Neugestaltung des internen Tarifs. Vom 1. Juli 1867 ab war dieser festgesetzt, wie folgt:

1. Zone .... 5 Sgr.,
2. » .... 10 »
3. » .... 15 »

Die Zonen hatten jetzt nicht mehr die Bedeutung von Kreisringen, sondern wurden nach dem Taxquadratsystem gebildet, indem durch Eintheilung der Breiten-

grade in 5, der Längengrade in 3 gleiche Theile und durch Ziehen von Meridian- bz. Parallelkreisen durch die Theilpunkte das ganze Telegraphengebiet in annähernd gleiche Vierecke, Taxquadrate, zerlegt wurde. Für jedes Amt bildeten außer dem eigenen Taxquadrat die nächsten 4 Quadratreihen, mit Hinwegfall der außerhalb des in dieses Viereck einbeschriebenen Kreises fallenden 12 Quadrate, die erste, die nächsten 11 Quadratreihen, mit Hinwegfall der außerhalb des einbeschriebenen Kreises fallenden 168 Quadrate, die zweite Zone, der Rest des Gebietes fiel in die dritte Zone.

Diese Sätze und dieses Zonensystem blieben bis zum 1. März 1876 unverändert in Kraft; in die Zwischenzeit fällt die Erweiterung des Geltungsbereiches für den Tarif in Folge der Bildung des Deutschen Reiches. Seit dem genannten Tage gilt in Deutschland der einheitliche Worttarif.

---

68. Das Postwesen in den britischen Besitzungen in China.

Die Hongkong Government Gazette vom 25. März d. J. veröffentlicht den Jahresbericht des britischen General-Postmeisters in Hongkong über die Verwaltungsergebnisse des Postwesens der Kolonie im Jahre 1875, welchem wir die folgenden Angaben entnehmen:

Der Briefverkehr zeigte gegen das Vorjahr keinen erheblichen Fortschritt. Es wurden abgesandt:

	1874	1875	1875 mithin mehr	1875 mithin weniger
gewöhnliche Briefe etwa	225,000	230,000	5000	.
Einschreibbriefe	6,429	6,309	.	120
Drucksachen 2c.	176,000	169,000	.	7000.
Dagegen gingen ein:				
Einschreibbriefe	5,372	6,356	984.	.

Ueber die Zahl der eingegangenen nicht eingeschriebenen Briefpostsendungen ist eine Kontrole nicht geführt worden.

Die Einnahmen haben sich vermindert; der Rohertrag ist um 400 £ gegen den des Vorjahres zurückgeblieben. Wie angeführt wird, ist dies eine Folge des niedrigen Wechselkurses und der Einführung eines höheren Vergütungssatzes für die Beförderung von Briefen durch Privatschiffe. Es wird ein weiteres Zurückgehen der Einnahmen für das kommende Jahr vorausgesehen wegen der Herabsetzung des Portos für Briefe nach dem Auslande. In letzterer Beziehung hat die Kolonialverwaltung mit anerkennenswerther Opferwilligkeit ein gleichmäßiges Porto von 9 Pence für den größeren Theil des europäischen Kontinents angenommen und dadurch viele der bisherigen Sätze auf ein Drittel oder Viertel der früheren Höhe herabgesetzt. Nur nach dem Mutterlande haben, zum großen Mißvergnügen der Korrespondenten, die bisherigen Taxen unverändert bleiben müssen, woran jedoch die Kolonialverwaltung keine Schuld trägt, da sie außer Stande war, selbstständig und einseitig eine Reduktion zu bewerkstelligen.

Mit Batavia soll demnächst ein Postvertrag abgeschlossen werden; die sehr ermäßigten Taxen kommen von Hongkong aus schon jetzt in Anwendung.

Die Einrichtung, Listen der an den Postanstalten in Hongkong und den Hafenplätzen der ostasiatischen Küste, sowie in Manila und Macao lagernden unbestellbaren Briefe wechselseitig auszutauschen, hat sich bewährt und die Verfügung über einen großen Theil dieser Korrespondenz ermöglicht.

Klagen über den Verlust von Postsendungen sind nur sehr vereinzelt vorgekommen; Anzeigen über das Fehlen eingeschriebener Sendungen sind gar nicht eingegangen. Dagegen war eine ganze Post nach Canton mit sehr werthvollen Sendungen in Gefahr abhanden zu kommen. Dieselbe war von dem Schiffsführer, anstatt auf dem Konsulat des genannten Ortes, in dem Hause des Agenten der Schiffsgesellschaft abgegeben und hier von einem wohlgekleideten Chinesen abgenommen worden, dann aber verschwunden. Längere Zeit ließ sich keine Spur der verschwundenen Post entdecken, und schon wurde angenommen, daß sie einem chinesischen Gauner in die Hände gefallen sei, als man sie zufällig unversehrt in einer Kiste des städtischen Archivs entdeckte. Auf welche Weise sie dorthin gelangt ist, hat sich, aller Nachforschungen ungeachtet, nicht aufklären lassen.

Auch in anderer Weise hat den für Hongkong bestimmten Posten Unheil gedroht. Vier Schiffe, welche zur Postbeförderung benutzt wurden, erlitten im verflossenen Jahre Schiffbruch; doch gelang es in allen Fällen, die Post selbst, wenn auch stark durchnäßt, im Uebrigen aber unbeschädigt zu retten.

Sehr viel Umstände machte dem Postamt in Hongkong die mangelhafte Verpackung der Zeitungssendungen. In einem Falle mußte der Inhalt von zwei Zeitungssäcken zum größeren Theile unbefördert bleiben, weil die Umschläge während des Transports sich gänzlich aufgelöst hatten. Um dennoch so viel als möglich diese Sendungen dem Empfänger zustellen zu können, werden die Adressen, so weit als thunlich, zusammengepaßt, und dann mittelst eines Anschreibens an die Empfänger geschickt, zur Aeußerung, welche Sendungen sie etwa erwarteten. Nach Maßgabe der auf Grund dieser Anfragen abgegebenen Erklärungen wurden die betreffenden Korrespondenten alsdann aus den vorhandenen Beständen an unbestellbaren Zeitungen befriedigt.

Durch Benutzung der Dampfer der Occidental and Oriental-Steamship Comp. zur Beförderung der amerikanischen Posten ist jetzt eine monatlich zweimalige Verbindung nach den Vereinigten Staaten über San Francisco hergestellt worden. Außer auf der genannten Linie vermitteln den überseeischen Verkehr Dampfer von englischen und französischen Gesellschaften. Der Küstenverkehr bis nach Peking und Japan hin wird durch Privatdampfer vermittelt, deren Pünktlichkeit in dem Bericht lobend hervorgehoben wird.

Die durchschnittliche Dauer der direkten Fahrten zwischen Hongkong und London beträgt 39—42 Tage, ist jedoch bei den Schiffen der verschiedenen Nationalitäten, sowie bei der Hin- und der Rückreise nicht ganz gleich. Die schnellsten Fahrten nach oder von London wurden zurückgelegt in je 32, 35, 37 und 38 Tagen, nach San Francisco in je 25 und 28 Tagen.

Die Verbindung mit dem Mutterlande über San Francisco hat den Vortheil der Wohlfeilheit für sich, da das Porto auf dieser Linie nur 6 Pence beträgt; dagegen läßt die Schnelligkeit viel zu wünschen übrig. Im Durchschnitt treffen Posten aus England auf diesem Wege nach 57—67 Tagen ein; sie haben indeß auch schon einer Zeit von 87 Tagen bedurft. In der Richtung nach England liegen die

Verhältnisse etwas günstiger; indeß ist auch zu diesen Fahrten ein Zeitraum von wenigstens 44 Tagen erforderlich.

Eine überseeische Post für Hongkong, die dort übrigens für die Bestellung vorsortirt eintrifft, umfaßt im Durchschnitt 66 bis 68 Säcke.

---

69. Bosnien und die Türkei.

Die in naturwissenschaftlichen wie in weiteren Kreisen wegen ihrer gediegenen Aufsätze aus dem Gebiete der Natur- und Völkerkunde wohlbekannte Zeitschrift »das Ausland« brachte vor Kurzem eine eingehende geschichtliche und geographische Skizze über das Vilajet Bosnien, der wir im Nachtrag und zur Ergänzung des bezüglichen Aufsatzes in Nummer 13 unseres Blattes Folgendes entnehmen:

Die Volkschaften der Kroaten und Serben hatten im ersten Drittel des 7. Jahrhunderts die von den Avaren infestirten Ländergebiete des alten Illiricum erobert und daselbst — anfänglich unter byzantinischer Oberhoheit — ihre Kralenreiche gegründet.

Im 10. Jahrhundert ertönt zuerst aus dem Kriegslärm jener Zeiten der Name der Zupanschaft (Gaugrafschaft) »Bosna«.

Anfangs von dem serbischen Kralenreiche abhängig, inmitten zwischen den beiden benachbarten stammverwandten Reichen gelegen, unterlag dasselbe successive mehr und mehr, politisch und religiös, den Attraktionen des (bereits den westeuropäischen und römisch-katholischen Einflüssen erschlossenen) Königreichs Kroatien.

Dieses Verhältniß erhielt noch bestimmteren Ausdruck, als König Coloman von Ungarn, nach dem Aussterben der nationalen königlichen Dynastie im Jahre 1102, zum König von Kroatien und Dalmatien gekrönt wurde, und in dieser Eigenschaft auch den Titel eines Königs von Bosnien annahm, welchen die Könige von Ungarn seither auch ununterbrochen bis zum heutigen Tage führten.

Der Zeitraum von 940—1376 repräsentirt die Periode des geschichtlich annähernd klar gestellten bosnischen Banates, während welchem neunzehn meist nationale oder kroatische, von den ungarischen Königen bestellte Bane das Regiment geführt. Die bemerkenswerthesten dieser Bane waren: Ban Kulin (1168—1204), welcher zuerst die urwüchsigen Zustände zu ordnen, Handel und Gewerbe, dann Bergbau einzuführen begonnen. Unter ihm kamen auch versprengte Waldenser ins Land, welche, von den Landesfürsten selbst — offen oder insgeheim — begünstigt, unter dem Namen der Bogomilen (Gottlieben) oder Catarer und Patarener alsbald festen Boden und auf alle Verhältnisse mächtigen Einfluß gewannen.

Der vorletzte in jener Reihe von Banen, Stepan IV., nahm die serbische Zupanschaft »Humska« (Zaklumia, Chelm, Chulm — das Gebiet der heutigen Herzegowina) mit dem Gebiet von Trebinje, und verlieh dieselbe seiner Tochter Elisabeth, der Gemahlin Ludwig des Großen von Ungarn, als Mitgift.

Sein Nachfolger Stepan Tvrtko, 1357, verfolgte die Erwerbungen des Vaters auf Kosten des seinem (mit der Schlacht am Amselfelde 1389 besiegelten) Verfalle entgegeneilenden serbischen Czarenreiches. Er nahm das Fürstenthum Rascien, die Wiege des Serbenreiches (welches demselben auch zu Zeiten seinen Namen geliehen), dann die Zupanschaften Uzica und Valievo im heutigen Fürstenthum Serbien, nebst anderen Gebieten, und verband dieselben mit dem eigentlichen Bosnien.

Mit also vermehrter Macht und im Inneren geordnet, ließ sich Stepan Tvrtko im Jahre 1376 durch den katholischen Primas im griechisch-orientalischen Kloster Milosevo in Rascien zum Könige krönen, und auch dies nicht ohne vorher die Gutheißung des ungarischen Lehensoberherrn eingeholt zu haben. Er nannte sich »Stepan Tvrtko I., von Gottes Gnaden König von Serbien, Bosnien und Primorje« (das Küstengebiet an der Narentamündung).

Nach dem Tode König Ludwig des Großen von Ungarn zog er das ungarische Krongut Humska wieder ein und nahm überdies nebst mehreren kroatischen Distrikten (die heutige Krajna, türkisch Kroatien) insbesondere auch den größten Theil von Dalmatien, mit Ausnahme der damals bereits in die Hände der Venetianer gelangten Seeplätze Zara und Sebenico, in Besitz.

Es war dies die Periode der größten Machtstellung und historischen Bedeutsamkeit von Bosnien. — Stepan Tvrtko starb im Jahre 1391. Thronstreitigkeiten, Schwäche und Wankelmüthigkeit der Könige, Verrath und Unbotmäßigkeit der großen Parteiungen und Religionshader erschütterten alsbald alle Verhältnisse des Landes.

Der vierte König Stepan Tomas (1440—1460), zwischen ungarischen, römischen und türkischen Einflüssen schwankend, im Innern machtlos, mußte eine bereits höchst precär gewordene Existenz um den Preis eines schimpflichen Tributs an die Türken erkaufen.

Unter diesem Könige geschah es insbesondere auch, daß der Lehensträger des Gebietes von Humska, Stepan Kozaric, sich der Botmäßigkeit seines bosnischen Oberherrn entzog und unter die Lehenshoheit des deutschen Reiches begab (1441), wofür demselben vom Kaiser Friedrich IV. der Herzogstitel verliehen wurde. Dies ist also auch der Ursprung der noch heutzutage landläufigen Benennung dieses Gebietes: Herzegowina, das Land des Herzogs.

Herzog Stepan unterwarf sich überdies auch die Fürstenthümer Rascien und Trebinje, nebst einigen Gegenden von Dalmatien und Bosnien.

König Stepan Tomas wurde 1460 von seinem Sohne erwürgt. Tomasevic bestieg gleichwohl den durch Vatermord befleckten Thron.

Unter diesem Könige brach das Verderben völlig über das unglückliche Land herein. Schon im Jahre 1463 von der Rache dürstenden Wittwe des ermordeten Königs herbeigerufen, erschien der Sultan Muhammed mit Heeresmacht in Bosnien, und vor ihm her flog der Schrecken. Der König und die Großen ergaben sich mittelst Kapitulation. Als aber die festen Plätze und Burgen ihre Thore geöffnet hatten, erklärte der Sultan die Kapitulation für null und nichtig. Der König mit Hunderten von Edlen (was nicht zum Koran schwur) wurde hingerichtet, eine ungezählte Menge Volkes wurde in die Sklaverei geführt, das ganze Land verheert und als Provinz erklärt.

Die Periode des bosnischen Königthums hatte also 87 Jahre gedauert. Die Herzegowina, schon früher in geheimen Bündnissen mit dem Sultan, fristete noch zwanzig Jahre unter tributären Fürsten aus dem Hause Herceg Stepans eine precäre Existenz. Im Jahre 1483 wurden auch diese vertrieben und das Land mit Bosnien vereinigt, in welchem Verbande es sich noch heutzutage befindet.

Die Könige von Ungarn hatten sich, wie bereits zuvor erwähnt, schon seit König Coloman (1102) als die legitimen Lehensoberherren der bosnischen Ländergebiete betrachtet und ihre Hoheitsrechte zu Zeiten auch thatsächlich und wirksamst ausgeübt.

Sultan Muhammed hatte daher mit seinem Heere Bosnien noch nicht völlig ge-

räumt, als König Mathias Corvinus mit Heeresmacht erschien, um diese alte Apartinenz der heiligen Stephanskrone dem Erzfeinde zu entreißen. Er drang siegreich bis gegen Serajevo und eroberte den ganzen Norden und Westen des eigentlichen Bosnien mit mehr als siebenzig festen Plätzen und Burgen, welche auch binnen einem Zeitraume von vierundsechzig Jahren unter unablässigen schweren Kämpfen erfolgreich behauptet wurden.

Als aber die Verhältnisse in Ungarn selbst nach der verhängnißvollen Schlacht bei Mohacs (1526) in ihren Grundvesten wankend geworden, mußten auch die ungarischen Besitzungen in Bosnien aufgegeben werden. Und somit datirt die unbeschränkte türkische Herrschaft über Bosnien und dessen Nebenländer eigentlich erst seit dem Jahre 1527.

Die Verhältnisse des Landes wurden nunmehr nach dem Systeme der osmanischen Eroberung eingerichtet. Aller Grund und Boden wurde dreifach getheilt: für den Sultan, die Moscheen (Vakuf) und den Adel. Was nicht zum Islam schwur, ward Raja (Heerde), der Knechtschaft verfallen.

Ein Vezir herrschte als Stellvertreter des Sultans mit unumschränkter Machtvollkommenheit. Der Adel, die Begs, Spahis und Agas, wurde mit enormen Prärogativen ausgestattet. Die Einrichtungen dieses Adels fußten zumeist auf dem Prinzip der Wehrhaftigkeit, des Krieges in nächster Uebereinstimmung mit den analogen Verhältnissen des Lehenswesens im Königreiche Ungarn. Mit dem Karlovicer, dem Passarovicer und Belgrader Frieden (1699, 1718, 1737) wurden die Territorialverhältnisse von Bosnien nach vielfältigen Wechselfällen in den Stand gesetzt, wie sie sich noch heutzutage befinden.

Seither waren es zumeist die Rückwirkungen der successiven Emancipation der Fürstenthümer Montenegro (seit 1706) und Serbien (seit 1800), welche auf die inneren Verhältnisse der bosnischen Ländergebiete wesentlichen Einfluß nahmen, und insbesondere den muhammedanischen Adel, die gesammte wehrhafte muhammedanische Bevölkerung sehr oft und bis in die jüngste Zeit zu langwierigen Fehde- und Kriegszügen in Bewegung zu setzen pflegten.

Das Jahr 1826 ist in der Geschichte des türkischen Reiches besonders markant gekennzeichnet durch die Aktionen, womit Sultan Mahmud die Anbahnung des Ueberganges zu europäischen Staatsformen zu inauguriren gedachte, und welche mit der Vernichtung der Janitscharen ihren Anfang genommen hatten.

Diese Reformbestrebungen stießen in Bosnien mehr als in jedem anderen Theile des türkischen Reiches auf erbitterten Widerstand der muhammedanischen Bevölkerung, so zwar, daß namentlich die Geschichte der nächstgefolgten fünfundzwanzig Jahre eine fast ununterbrochene Serie von mehr oder weniger umfassenden und nachhaltigen Auflehnungen und Revolten repräsentirte, in welcher die Autorität der Centralregierung nicht selten den Kürzeren zu ziehen genöthigt war.

Erst im Jahre 1850 vermochte diese letztere die trotzige Turbulenz jener fanatischen Widersacher der neuen Ordnung, durch welche allerdings deren althergebrachte wesentlichste Prärogative aufgehoben wurden, mit dem Aufgebote von beträchtlichen militairischen Mitteln zu brechen und, wie es scheint, für immer.

Die christliche Bevölkerung dieser Ländergebiete ihrerseits hatte sich während eines Zeitraums von vierhundertjähriger tyrannischer Bedrückung und Mißhandlung nicht ein einzigesmal zu einer halbwegs bedeutenderen Erhebung wider seine Peiniger aufzuraffen vermocht.

Das Vilajet Bosnien, immer als Inbegriff des eigentlichen Bosnien, mit der Krajna (türkisch Kroatien), der Herzegowina und dem Paschalik Novipazar (Rascien) ist gegen Norden von Kroatien und Slavonien, gegen Osten von dem Fürstenthum Serbien, gegen Westen von Kroatien und Dalmatien, und gegen Süden zumeist von dem Fürstenthum Montenegro, dann den Paschaliks von Scutari und Pristina umfaßt.

Gegen Norden und großentheils auch gegen Osten bilden zumeist Flußlinien: die Unna und Save, beziehungsweise der Ibar, der Uvac und die Drina, im Uebrigen aber vorherrschend mehr weniger markant charakterisirte Gebirgszüge die Begrenzungen.

Von dem Berge Dinara, drei Meilen nordöstlich von der dalmatinischen Grenzfeste Knin und in Fortsetzung der julischen Alpen, erstreckt sich, anfangs mehrere Meilen in östlicher, dann aber etwa 50 Meilen in südöstlicher Hauptrichtung bis zum Berge Kom an der Ostgrenze von Montenegro, der dinarische Alpenzug (von einigen Geographen also genannt) als eine zumeist breite mächtige Gebirgskette, deren Verästungen den gesammten Boden des Vilajet Bosnien nebst Dalmatien und Montenegro bedecken.

Die von diesem Hauptgebirgszuge ausgehenden Verästungen bilden zwei in jeder Hinsicht wesentlich verschiedene Gebirgssysteme.

In dem einen nördlichen Systeme laufen die Verästungen insgesammt als breite, gut markirte und vielfach verzweigte Massengebirge in nördlicher Hauptrichtung gegen die Unna-Save aus.

Ganz verschieden charakterisirt sich das andere, südlich des Hauptgebirgszuges fallende Gebirgssystem, indem daselbst die Verästungen im Allgemeinen parallel mit dem Hauptgebirgszuge und der adriatischen Meeresküste, also in südöstlicher Hauptrichtung zu streichen pflegen. Hier ist vor allem der gleichfalls vom Berge Dinara ausgehende, bis an die Boche di Cattaro ziehende Gebirgsast bemerkenswerth, welcher, nur nächst Metkovic von der hercegovinischen Narenta durchbrochen, den mächtigen Grenzwall zwischen Bosnien und Dalmatien bildet.

Der dinarische Hauptgebirgszug bildet die große Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Save einer-, dann dem Adriatischen Meere andererseits.

Die Flußadern des nördlichen Systems haben insgesammt ihren Ursprung an den nördlichen Abfällen des Hauptgebirgszuges und fließen in vielfach gekrümmten, größtentheils schmalen, waldprächtigen Thalzügen nordwärts gegen die Unna-Save.

Die bedeutendsten dieser Flüsse sind in ihrer Reihenfolge von West nach Ost: der Unac (gewissermaßen der Oberlauf der Unna), die Sanna, der Verbas, die Bosna (welche im Thalkessel von Serajevo entspringt und die Mitte des Landes durchfließt) und die Drina mit einer Unzahl von Nebenflüssen, Quellen und Wasserrieseln. Diese Gewässer haben insgesammt sehr ungleichen Wasserstand und unregelmäßiges, im Oberlaufe mit Felstrümmern u. dgl., im unteren mit Geröll und Sand erfülltes Bett, kaltes, klares Wasser, raschen Lauf und meist steile, felsige oder brüchige Ufer. Bei stärkeren Regengüssen, insbesondere aber in der nassen Jahreszeit, steigen dieselben oft plötzlich 10—15 F. und mehr über ihr gewöhnliches Niveau, die anliegenden Thalebenen überfluthend.

Für den Verkehr sind diese Flüsse im Allgemeinen viel mehr Hindernisse als Hülfsmittel, indem dieselben dort, wo die verschiedenen Kommunikationen über dieselben führen, vermöge der größtentheils primitiven Beschaffenheit der Brücken, oder

auch in gänzlicher Ermangelung solcher, bei höherem Wasserstande die Passage erschweren, ja oft tagelang ganz unterbrechen.

Vom Hauptgebirgszuge südlich gestattete die größtentheils kahle und felsige Formation, nebst der Verworrenheit der Gebirgsmassen keine Bildungen von ausgesprochenen offenen Thalzügen; der atmosphärische Niederschlag, die Wasseradern sind selten und spärlich.

Die markanteren Einsenkungen des Bodenreliefs manifestiren sich daher vorherrschend als abgeschlossene, langgestreckte, schmale, mit den Gebirgszügen, zwischen denen sie sich befinden, parallele Hochebenen (Becken, Kesselthäler) und nur ausnahmsweise als schluchtartige Flußthäler.

Die bedeutendsten dieser Hochebenen sind jene von Livno, Kupres und Duvno, westlich dem Nevesinj, Gacko, Niksic und Trebinje, östlich der Narenta.

Sie sind insgesammt von einem oder mehreren, meist unbedeutenden Gewässern durchzogen, welche, da sie keine Thalausgänge finden, durch unterirdische Kanäle in dem porösen, höhlenreichen Karstboden zu verschwinden pflegen, um in der nächsten Hochebene plötzlich wieder zu erscheinen und alsbald wieder zu verschwinden.

Neben diesem höchst merkwürdigen Systeme von Schlund- und Höhlengewässern besitzt dieses Karst-Gebirgsland nur einen Fluß, welcher sich mitten durch enorme Gebirgsmassen ein offenes, an großartigen, wildromantischen Naturschönheiten überreiches Thal gebrochen hat, die Narenta (slavisch Neretva; der Orontius der Alten).

Von dem Flecken Gabela, nächst der dalmatinischen Grenzstation Metkovic abwärts, wird die Narenta etwa 150—200 Schritte breit mit niedrigen brüchigen Ufern für Küstenfahrer schiffbar.

Der dinarische Hauptgebirgszug scheidet das Vilajet Bosnien, gleichwie in oro- und hydrographischer Beziehung, so auch in ganz verschiedene klimatische und Vegetationsgebiete.

Während nämlich das nördliche Gebirgssystem bis an die Save diesfalls noch den Charakter der kroatisch-slavonischen Zone theilt, trägt das andere südliche Gebirgssystem bereits größtentheils den Charakter dalmatinischen Klimas und Vegetation, was sich in dem Maße bestimmter zu manifestiren pflegt, je mehr insbesondere die Tiefstellen (Hochebenen oder Thäler) sich der Meeresküste nähern.

In dem ersterwähnten Gebiete herrscht vor Allem der Hochwald (zu unterst die Eiche, höher hinauf die Buche, dann Nadelholz) in weiten, herrlichen, großentheils noch niemals von der Axt berührten Revieren, dann der Feldbau (zumeist Mais, dann Weizen, Roggen, Gerste und Hirse bis über 2500 F. absolute Höhe), endlich Obstbau (insbesondere die Zwetschke und Nuß in waldartiger Ueppigkeit). Das Klima ist rauh, aber gesund, feuchter Niederschlag und Regen reichlich, der Temperaturwechsel oft ungemein scharf.

In dem anderen, südlich des Hauptgebirgszuges gelegenen Karstgebirgslande hingegen kommt die Olive, Maulbeere, Feige, Reis und Wein, zumeist in den der dalmatinischen Grenze zunächst gelegenen Hochebenen und im Narentathale bis über Mostar hinauf bis zu 1200 F. absoluter Höhe vor, Getreide, die Nuß, Kastanie, Eiche bis zu 3000 F. Waldwuchs ist hier eine ziemlich seltene Erscheinung oder verkümmert (Stein- und Zwergeichen und Buchen, dann Ulmen). Die vorherrschende Bedeckung des nicht der Kultur gewidmeten Bodens ist Gestrüpp, vielfach von völlig kahlen, außerordentlich zerklüfteten Stellen unterbrochen. Die Sommerhitze, namentlich in den Tiefgegenden, ist enorm und durch den spärlichen Nieder-

schlag und Wassermangel, den wolkenlosen Himmel und den vorherrschenden oft nackten Felsgrund peinlich.

Zur Winterszeit herrschen zumeist heftige Winde, Nordost- (Bora) mit Süd- (Scirocco) abwechselnd, dann strömende Sciroccal-Regen.

Das Vilajet Bosnien ist in die sieben Kaimakamien (die ehemaligen Sandzaks) von Serajevo, Zvornik, Travnik, Banjaluka und Bihac (das eigentliche Bosnien mit der Krajna), dann Mostar (die Herzegowina) und Novipazar (das alte Rascien), diese Kaimakamien wieder in sechzig Kaza's (Mudirate, Bezirke) eingetheilt.

Der Flächeninhalt beträgt annähernd 1200 Quadratmeilen, die Einwohnerzahl 1,250,000.

Von diesen Ziffern entfallen etwa 200 Quadratmeilen mit 220,000 Einwohnern auf die Herzegowina, 170 Quadratmeilen mit 150,000 Einwohnern auf Rascien.

Die Kaimakamie Bihac mit 165,000 Einwohnern repräsentirt das Gebiet der sogenannten Krajna, türkisch Kroatien.

Nach Glaubensbekenntnissen theilt sich die Bevölkerung:

1. Muhammedaner etwa 470,000,
2. katholische Christen etwa 190,000,
3. griechisch-orientalische Christen 580,000,
4. Israeliten .... 2,000.
5. Zigeuner 8,000

Die drei zuerst aufgeführten Ziffern repräsentiren also die Hauptgruppen der bosnischen Bevölkerung.

Obwohl aber die griechisch-orientalischen Christen die absolute Mehrheit der Gesammtbevölkerung bilden, ist es in Wirklichkeit die ziffermäßig wesentlich geringere muhammedanische Bevölkerung, welche als Träger der herrschenden Religion und der politischen und materiellen Bevorzugungen den hervorragendsten Platz im Lande einnimmt und überhaupt noch immer als der bessere und tüchtigere Kern des gesammten bosnischen Volkes aufgefaßt werden darf.

Man pflegt die bosnischen Muhammedaner ziemlich allgemein als einen Bestandtheil des türkischen (osmanischen) Volksstammes aufzufassen. Dies ist keineswegs der Fall.

Diese Muhammedaner repräsentiren in Wirklichkeit die Nachkommenschaft eines altbosnischen Adels und jener Christen, dann jener Bogomilen oder Satarener, welche zur Zeit der türkischen Eroberung in den Jahren 1463 und 1527 den Genuß von Besitz und Prärogativen um den Preis der Apostasie erkauft hatten. Den bemerkenswerthesten Bestandtheil der muhammedanischen Bevölkerung selbst bildet der Adel, die Begs und Agas. Derselbe ist bereits seit ziemlich lange, insbesondere aber seit der letzten Erhebung im Jahre 1850 seiner früheren Macht und Bedeutung fast gänzlich entkleidet, und grollt in mißmuthiger Zurückgezogenheit.

Seine frühere sprüchwörtliche Prunksucht mit Waffen, Pferden und Kleidern, seine kriegerischen übermüthigen Neigungen haben wesentlich abgenommen; seine Palankas (befestigte Flecken) und Kules (feste Thürme und Behausungen) gehen dem Verfalle entgegen.

Gleichwohl, und den von der Pforte so oftmals verkündeten Prinzipien der Gleichberechtigung zum Trotze, erfreut sich dieser Adel gleich wie die übrigen, zumeist handel- und gewerbe-, dann ackerbautreibenden Bestandtheile der muhammedanischen

Bevölkerung überhaupt, im Vergleiche mit der weitaus größeren Masse der christlichen Bevölkerung in jeder Hinsicht bedeutender Begünstigungen. Die muhammedanische Bevölkerung besitzt nämlich insbesondere den gesammten Kulturboden, wodurch ihr die Masse der ackerbautreibenden christlichen Bevölkerung im Kolonenverhältnisse unterthänig ist. Sie okkupirt weiters die besten, frequentesten und ergiebigsten Gegenden des Landes, insbesondere die Städte und Flecken und betreibt nebst dem größten Theile des Kleinhandels die einträglichsten Gewerbe. Verwaltungs- und Gerichtsorgane endlich sind stets gewillt, zu ihren Gunsten zu entscheiden.

Lebensweise, Sitten, Gebräuche und Kultus der muhammedanischen Bosnier sind im Geiste des Islam orientalisch. Gleichwohl vermochte der ursprüngliche slavische und christliche Charakter nicht gänzlich verwischt zu werden. Diese Erscheinungen äußern sich zumeist im Familienleben. Der bosnische Muhammedaner nimmt nur ein Weib und keine Beischläferinnen; der Haremsverschluß ist minder strenge; die Mädchen gehen unverschleiert und frei; Trauungs-, Hochzeits- u. dergl. Festlichkeiten erinnern an den christlichen Ursprung.

Viele, namentlich die Begs, haben die Erinnerung ihrer altbosnischen Verhältnisse, manche sogar die Adelsdiplome ihrer christlichen Vorfahren bewahrt.

Das starre, fanatische Festhalten an den Satzungen des Islam beginnt allmählich duldsameren Auffassungen Raum zu geben. Früher war der Abfall vom Glauben Hochverrath und wurde mit dem Tode bestraft. Seit 1859 ist der Uebertritt zum Christenthum gestattet. Ein solcher findet jedoch nur ausnahmsweise von solchen Mädchen statt, welche sich mit Christen verehelichen wollen.

Nach dem muhammedanischen ist es der katholische Theil der Bevölkerung, welcher unsere Aufmerksamkeit zuvörderst in Anspruch zu nehmen geeignet erscheint.

Derselbe verhält sich zwar zu der griechisch-orientalischen Bevölkerung ziffermäßig wie 2 : 5, hat jedoch neben einer überhaupt mehrfach begünstigten Stellung vor dieser letzteren noch den Vortheil voraus, in seiner aus sich selbst hervorgegangenen Geistlichkeit eine allseits anerkannte Führerschaft zu besitzen, welche ihn in wohlgegliederten Pfarrgemeinden zu einem Ganzen zusammenhält und mehrfach zur Erleichterung seines Looses zu wirken bestrebt ist.

Zu den Zeiten des autonomen bosnischen Banates und Königthums war die katholische Kirche als diejenige, zu welcher sich auch die Landesherren bekannt hatten, die herrschende und dürfte auch die Mehrheit der Bevölkerung überhaupt diesem Glaubensbekenntnisse gefolgt haben.

Nach der türkischen Eroberung und bis zu Ende des 17. Jahrhunderts gab es in ganz Bosnien kaum zwanzig katholische Pfarrgemeinden. Im 18. Jahrhundert stieg deren Zahl auf achtundzwanzig, bis zur Hälfte des 19. auf einundvierzig, seither aber auf einundsiebzig. Von den alten Klöstern haben bis 1860 nur drei als kümmerliche Zufluchtstätten des katholischen Glaubens bestanden.

Die katholische Bevölkerung besteht vorherrschend aus Ackerbauern. Nur ein ganz geringer Theil derselben widmet sich den Gewerben; ein noch geringerer dem Kleinhandel.

Der Kaiser von Oesterreich ist in den Augen dieser Bevölkerung Kaiser und Haupt der katholischen, gleichwie der Kaiser von Rußland in jenen der serbischen Bevölkerung Czar und Haupt der griechisch-orientalischen Kirche.

Die Masse der griechisch-orientalischen Christen betreibt Ackerbau; 2—3 pCt. sind Handwerker, 5—6 pCt. widmen sich dem Handel und Geldgeschäften.

Insbesondere ist es der Handel und die Spekulation in einigermaßen größerem Style, der Verkehr mit den österreichischen Haupthandelsplätzen, welcher von diesem letzteren Theile der bosnischen Bevölkerung zumeist und mit ziemlichem Erfolge ausgebeutet wird.

In kirchlicher Beziehung sind die griechisch-orientalischen Christen in die vier Eparchien (Diöcesen) Serajevo, Zvornik, Mostar und Novipazar getheilt. Zur Zeit des bosnischen Königthums war das griechisch-orientalische Kirchenwesen in Bosnien urkundlich dem katholischen Bischofe unterstellt. Schon damals verwaist und ziemlich schutzlos, verfiel diese Kirche mit ihren Anhängern nach der türkischen Eroberung noch viel mehr, als die katholische dem Loose der Knechtschaft, und vielleicht noch um so mehr, als gerade sie es war, welche das geringste Kontingent von Apostaten gestellt zu haben scheint.

Was die griechisch-orientalische Kirche in Bosnien in mehrfachem Gegensatze zu der katholischen noch jetzt in hohem Grade benachtheiligt, ist der Mangel an jedwedem Kloster- oder Kirchenvermögen, wonach dieselbe mit ihrem Unterhalte fast ausschließlich auf die Kontributionen ihrer Anhänger angewiesen ist, welche bei dem sprüchwörtlichen Eigennutze und der Habgier der Geistlichkeit meistentheils sehr beträchtlich und mit Härte eingetrieben zu werden pflegen. Alle Taxirungen sind trotz mehrfacher Anläufe zur Regelung dieser Verhältnisse zumeist der völligen Willkür der Geistlichkeit preisgegeben. Den alleinigen Maßstab hierbei bildet das Vermögen. Bald ist es ein Lamm, ein Schwein, ein Paar Hühner, bald eine Kuh, ein Ochse u. s. f.

Es giebt Fälle, daß erwachsene Menschen ungetauft umhergehen, weil sie die abgeforderte Taxe nicht leisten konnten oder wollten.

Die Israeliten sind Abkömmlinge jener spanischen Juden, welche sich vor den Verfolgungen der Inquisition im 15. und 16. Jahrhunderte in die Türkei geflüchtet hatten. Sie bewohnen hauptsächlich Serajevo, dann Mostar, Travnik und Banjaluka. Sie haben nur eine sehr alte Synagoge zu Serajevo, wo auch der Chahambasi (Ober-Rabbiner) wohnt. Sie sprechen unter sich spanisch und treiben Kleinhandel und Wucher, worin sie jedoch von den griechisch-orientalischen Kaufleuten überflügelt werden. Diese Israeliten haben merkwürdigerweise im Aeußeren, in Kleidung, Sitten und Lebensweise den Charakter ihrer morgenländischen Heimath bewahrt. Greise pflegen nicht selten im höchsten Alter nach Jerusalem zu übersiedeln, um in der Erde ihrer Väter begraben zu werden.

Die Zigeuner sind dieselben wie überall, bald unter Hütten und Zelten in der Nähe der Ortschaften, bald auf der Wanderschaft. Sie sprechen slavisch, nebstbei aber unter sich dieselbe Zigeunersprache, wie ihre Namensbrüder in Ungarn und Kroatien. Sie gelten für Muhammedaner, betreten aber keine Moscheen.

Die Fremden sind fast ausschließlich Oesterreicher (Dalmatiner) 4—5000, welche die an Dalmatien zunächst angrenzenden Gegenden als Kolonen zu bebauen pflegen. Etwa 5 pCt. jener Ziffer sind Handwerker in den größeren Städten. Dieselben unterstehen der Konsular-Jurisdiktion.

Im Anschluß an diese Darstellung mag zugleich die folgende, dem deutschen Reichsanzeiger und Königl. Preußischen Staatsanzeiger entnommene eingehendere Notiz über die Türkei hier Platz finden:

Die Karten der Türkei sind im Allgemeinen ziemlich unvollkommen; selbst die besseren unter ihnen haben noch viel Ungenauigkeiten und Lücken. Auf der Wiener

Ausstellung, wo der Orient sich doch stattlich genug ausnahm, war nicht eine einzige Karte vorhanden, die ein genaues Bild von der politischen Eintheilung der europäischen Türkei gab, so daß man behaupten darf: die großen Provinzen des Osmanenreiches in Europa sind trotz ihrer Nähe zum Centrum und trotz der zahlreichen Beschreibungen in vieler Beziehung weniger bekannt als andere viel weiter entlegene Länder.

Die meisten Karten der Türkei enthalten nur die alten Provinzennamen, d. h. die Eintheilung von der Einrichtung der »Vilajets« (General-Gouvernements). Das aber kommt, wie die »Monatsschrift für den Orient« ausführt, einerseits daher, daß die Verwaltung in der Türkei sehr wenig geographische und statistische Arbeiten aufzuweisen hat und daß andererseits die Arbeiten, welche gemacht worden, von den fremden Schriftstellern, die meist nicht türkisch verstehen, auch nicht angewendet und benutzt werden.

Seit einigen Jahren haben sich wichtige Veränderungen in der Landeseintheilung der europäischen Türkei vollzogen, z. B. die Aufhebung der Gouvernements Scutari und Prisrend und die Errichtung des Vilajet oder der Provinz Monastir.

Die europäische Türkei ohne die Vasallenstaaten und ohne den Distrikt von Konstantinopel, der eine besondere Abtheilung bildet, ist in sechs Vilajets oder Provinzen getheilt:

1. Bosnien, in 7 Sandschaks getheilt, unter denen die Herzegowina;
2. das Vilajet Monastir, den größten Theil des Gebirgslandes Albanien umfassend und sich vom Adriatischen Meere bis zum Archipelagus erstreckend; es wird in 6 Sandschaks getheilt;
3. das Vilajet Janina, das alte Thessalien und Epirus umfassend;
4. das Vilajet Saloniki, dem alten Mazedonien entsprechend und in drei Kreise getheilt;
5. das Vilajet Adrianopel, das alte Thrazien, 5 Sandschaks;
6. das Vilajet der Donau, das ganze Land zwischen der Donau und den Balkanbergen einerseits und zwischen der Ostgrenze Serbiens und dem Schwarzen Meere andererseits umfassend, 7 Sandschaks.

In den Hauptstädten dieser Vilajets werden alljährlich Salnames oder offizielle Almanachs publizirt, aus denen diese Daten genommen sind. Diese Jahrbücher enthalten außer dem Namen der im Amt befindlichen türkischen Behörden noch statistische Notizen über die Provinz. Doch haben nicht alle Vilajets solche Publikationen.

Konstantinopel bildet eine Abtheilung für sich, deren Rayon sich nicht viel über das Weichbild hinaus erstreckt, sowohl auf der europäischen als auf der asiatischen Seite. Auf dem europäischen Ufer hat dieser Kreis eine Oberfläche von 46 Quadratmeilen, mit einer Bevölkerung von 680,000 Seelen; es ist das am stärksten bevölkerte Gebiet der europäischen Türkei. Dann kommt die Provinz Adrianopel, mit 2168 Einwohnern auf die Quadratmeile, Janina 2153, Salonichi 1227, Bosnien 1095, Monastir 1015, die Donauprovinz 960, alles Zahlen, welche weit unter der mittleren Bevölkerungszahl der meisten anderen europäischen Staaten bleiben; selbst in Spanien rechnet man 1804 und in Schweden 1600 Einwohner auf die Quadratmeile. Nur Rußland und Griechenland bleiben noch zurück; das erstere zählt 732, das zweite 421 Einwohner auf die Quadratmeile. Aber man muß dabei auch die Fruchtbarkeit des türkischen Bodens, die südliche Lage und die Lage an drei Meeren in Betracht ziehen.

In den türkischen Bekanntmachungen oder Salnames wird die männliche Bevölkerung der drei Provinzen mit mehr oder weniger Genauigkeit angegeben; aber die Nationalität der Bewohner wird nicht erwähnt. Dagegen wird die Zahl der zum Islam gehörigen Bewohner und Derer, welche andere Religionen bekennen, angegeben. So unvollkommen diese Statistik auch ist, so verdient sie doch mehr Vertrauen, als die von den Reisenden oder den Häuptern der verschiedenen religiösen Gemeinschaften angegebenen Zahlen.

Die neuesten Salnames, die aber allerdings nicht alle von demselben Jahrgang sind, geben nun folgende Aufstellung:

1. Vilajet Bosnien: Muhammedaner 309,522, Nichtmuhammedaner 306,707;
2. Vilajet Monastir: Muhammedaner 485,993, Nichtmuhammedaner 417,805;
3. Vilajet Janina: Muhammedaner 250,749, Nichtmuhammedaner 467,601;
4. Vilajet Salonichi: Muhammedaner 124,828, Nichtmuhammedaner 124,157;
5. Vilajet Adrianopel: Muhammedaner 235,587, Nichtmuhammedaner 401,148;
6. Vilajet Donauprovinz: Muhammedaner 455,768, Nichtmuhammedaner 715,938.

Danach beträgt die männliche Bevölkerung in den europäischen Provinzen des osmanischen Reiches 4,295,803, von denen 1,862,447 Muhammedaner und 2,433,356 Nichtmuhammedaner sind. Die ersteren haben nur in 11 Sandschaks die Ueberzahl; in 22 anderen bilden die Christen die Mehrheit. Die christliche Bevölkerung steht also zur muhammedanischen im Verhältniß wie 57 : 43.

Außerdem darf man nicht aus dem Auge verlieren, daß in den von türkischen Beamten aufgestellten, vom türkischen Geist durchdrungenen Statistiken, die auf die muselmännische Bevölkerung bezüglichen Zahlen eher zu hoch als zu niedrig angegeben sind.

Zur europäischen Türkei gehören nun noch der Distrikt von Konstantinopel, die Insel Creta und mehrere Inseln des Archipels.

In Konstantinopel, wenigstens in dem auf europäischer Seite gelegenen Theile, bilden die Christen die Majorität; sie stehen zu den Muhammedanern im Verhältniß von 54 zu 46.

Die Insel Creta ist fast ganz von Christen bevölkert.

In den Inseln des Archipel, die mit einem Theile des Festlandes von Kleinasien ein besonderes General-Gouvernement bilden, sind die Bewohner in der Mehrzahl Christen. Da man aber hier keine Salnames veröffentlicht, fehlen noch genaue oder nur annähernd genaue statistische Angaben über das Verhältniß der Türken zu den Christen.

---

70. Berlin und die Mark Brandenburg vor 250 Jahren.

Im Anschluß an die ausführliche Besprechung, welche in Nr. 10 des Archivs dem im Jahre 1632 zu Straßburg erschienenen Itinerarium Germaniae von

Martin Zeiller gewidmet worden ist, bringen wir nachstehend die Bemerkungen, welche sich in diesem ältesten deutschen Bädeker über die jetzige Hauptstadt des Deutschen Reichs, sowie über die Mark Brandenburg, vorfinden:

Es liegt aber die Mark Brandeburg zwischen der Elb, Havel vnnd Spree, vnnd wird in die Alte, Newe, Mitlere vnnd Vkermarck getheilet. Dresserus sagt, daß die Marck Brandeburg in der länge, vnd der braite sieben starcke Tagraisen halte. Es sein viel vornehme Stätte vnd Vestungen darinn: auch drey Bistumb, obgedacht Brandeburg, Havelberg, vnnd Lebus, so alle drey reformirt, vnd dem Churfürsten gehörig. Vnnd obwoln das Bistumb zu Lebus an der Oder, wie oben bey Franckfurt gedacht wird, von dem Hertzogen in Polen Anno 965 gestifftet worden, so hat doch Boleslaus Calvus Hertzog in Schlesien, vmbs Jahr Christi 1260 dasselbe den Marggraffen von Brandeburg Johanni vnd Othoni, durch einen Contract vberlassen, von welcher zeit an es in dem Schutz der Marggraffen verblieben. Wer die Erste Inwohner des Lands Brandeburg gewesen, ist oben auß dem 1 Capitel zu ersehen: Darnach sein die Wenden darein kommen: vnd dann wider Teutsche. So hat diese Marck viel Herren gehabt, vnd solche mehr als zehen mal verändert. Daher das alte Sprichwort:

Mutavit Dominos Marchia saepe suos.

Nach den Graffen von Ringelheim, Wettin, Staden, Soldwedel rc. haben die Fürsten von Anhalt dieses Land lange zeit biß auf Woldemarum II. jnngehabt, so Anno 1322 gestorben. Nach seinem tode hat solches Land Kayser Ludwig der IV. seinem Sohn Ludovico gegeben, welcher mit eines Müllers Sohn, Hanß Rebok genannt (der sich für den vorigen Woldemar außgeben, vnd einen grossen anhang bekommen hatte) lang Krieg geführt, vnnd hernach solches Land seinen beeden Brüdern Ludwigen dem Römer, vnd Hertzog Otten vberlassen, welcher letzte solches Keyser Carolo IV. verkaufft: dessen Sohn Sigismundus solches hernach bekommen, der es aber seinen Vettern Justo oder Jodoco, vnnd Procopio Marggraffen in Mehren vberlassen, auß denen Jodocus solches wider Landgraffen Wilhelmo in Thüringen versetzt, von welche es besagter Keyser Sigismundus gelöst, vnd Burggraff Friderichen von Nürnberg gegeben, bey dessen Nachkömlingen es noch heutigs tags ist, vnd der Stammen der jetzigen Churfürsten vnnd Marggraffen daselbsten gesetzt worden ist. Es ist biß an sich selbsten ein hübsches vnd sehr fruchtbares Getraid- vnd fischreiches Land, auch an Wildbrät grosser Vorrath: Aber die Leuth, sonderlich in Flecken vnd Dörffern sein so vnanrichtig, daß sie jhnen diese herrliche gelegenheit nicht nutz zumachen wissen. Es gibt in etlichen Dörffern so freygebige Wirth, daß sie den Gästen die Suppen mit Wasser schmaltzen: Vnd wann sie Eyer sieden, die Brühe vmb GOttes willen geben: Wer ein frisches Stroh zu seinem Nachtläger haben kan, der mag sich glückseelig schätzen, vnd für einen grossen Herren halten, wie ein vornehmer Mann, vnnd Fürstlicher Rath in seinen geschriebenen Raisen meldet. Man fündet auch folgende Knitelhardos von der Marck:

Pisces, languores, Schurff, febres atque dolores,
Stroobach, Knapp Casei sunt hic in Marchia multi:
Et si videres nostras glaucas mulieres,
Nobiscum fleres, si quid pietatis haberes,
Neque venires ad nos, quia sumus in Insula Patmos.
Et caveas tibi, quia Grezwurst est etiam ibi.

Ob man nun den sachen hiemit nicht zuviel thut, will ich andere lassen vrtheilen.

Es gibt sonsten einen grossen Adel im Lande, vnd wohnen derselben offt fünff, sechs vnd mehr, wie ich berichtet werde, in einem Dorff beysammen.

. . . .

(Nachdem Zeiller »die Pomersche Haupt- vnd Residenz Statt Stettin« eingehend beschrieben hat, erwähnt er die Orte an der Straße von dort nach Berlin ꝛc. in folgender Weise:)

Von Stettin gieng die Raiß auff

St.*) Griefenhagen, oder Greifshagium. 3 m. Ist ein Stättlein an der Oder gelegen, so Anno 1630 vom König in Schweden erobert worden. Auff dem Rathhauß allhie stehet:

Curia cur dicar Romano nomine quaeris?
Scilicet à curis habeo quia nomen et omen
Nam me si curas ego do tibi curia curàs:
Vivit securè, cui non est Curia curae.

St. Königsperg. 4. m. Diß ist die erste Statt in der Newen Marck Brandeburg, so klein vnd schlecht von Gebäw.

St. Beerenwald. 2 (theils rechnen 3.) m. auch Brandeburgisch Fürstenfeld, so ein grosser offener Flecken. 1 m.

St. Custrin. 2 m. Dieser orth ist mit Moraß vmbgeben, vnd daher ein treffliche Vestung der Newen Marck Brandeburg. Ligt gar eben. Marggraff Hanß, so Anno 1571 gestorben, hat sie erbawt. Hat hohe, dicke vnd starcke Mawren vnnd Bollwerck, so wol gegen dem Land, als an der Oder, vnd wird fast für vnvberwindlich gehalten. Iß von eitel Ziegelsteinen in die vierung, vnd auff Pfälern von Ellernholtz im Morast gebawt. Hat einen herrlichen grossen Platz zur Musterung, hübsche Häuser, vnnd fein Volck da. Sie ist auch mit stattlichen Zeughäusern, Kornböden, Speckkammern, Wein- vnd Bierkellern versehen, vnd wird, neben den Inwohnern vnd Burgern, täglichs mit vier vnd sechtzig Soldaten bewacht. Es mag, ohne erlaubnus des Obristen, niemandts hinein kommen. In der Vestung ist auch ein schönes Fürstliches Schloß oder Wohnung, so mit hübschen braiten Gräben vmbgeben ist; vnnd innwendig zum theil hübsche gemahlte Zimmer, einen grossen Saal, vnd sonderlich die newerbawte Churfürstliche Zimmer, wie auch besondere Zeughäuser, ein vnd dreyssig Handmühlen, Rüstwägen, vnd dergleichen, hat. In einem andern langen Hauß stehen hundert vnnd fünfftzig große Stuck Geschütz schön auß gebutzt, vnder welchen ein vnnd zwantzig Carthaunen, Doppel Carthaunen, vnd Feldschlangen, alles Metallen Stuck: Item etliche Fewer-Mörser auff vier Rädern sein.

Lebus. 2. meil.

St. Franckfurt an der Oder. 1 m. Man hat vnter wegs auff die viertzig Brucken, welcher weg von Custrin hieher deßwegen, gleich wie der Damm bey Stettin, wol eine Maußfallen mag genant werden. Dresserus meldet, daß Marggraff Sunno II. Clodomiri Sohn sie vmbs Jahr Christi 146. erbawt, vnnd Marggraff Hanß von Brandeburg, sampt seinem Bruder Othen von dem Wasser- oder Bruck Thor, bis zum Gubenthor (welches der obere theil der Statt genant werde) erweitert habe. Bertius Caspar Ens, vnd andere schreiben, daß sie Anno 1253 von Gedino von Hertzberg, auß bevelch gedachts Marggrafen Johannis I. seye erbawet

*) Stadt.

worden. Sie solln den Nammen von den Francken haben, die alda vber die Oder gesetzt, vnnd wider die Slaven oder Wenden einen Sieg davon gebracht. Sie ligt nach der länge an der Oder, vber welche eine höltzene Brucken gehet: gehört sonsten zur Mittelmarck in die Chur-Brandeburg: Ist gegen dem Lande mit Mawren, Thürmen vnd Doppelten Gräben verwahrt: Hat seine weite Gassen, vnd einen hübschen grossen Marckt, vnd schöne wolerbawte Häuser: Wiewol dieselbe in diesem 1631 Jahr, als sie der König in Schweden belägert, vnd den 3 April erobert, zimblichen schaden werden genommen haben. Daß die Oder der alten Suevus, vnd nicht die Spree, oder die Warne seye, ist oben im 1. Capitel gemeldet worden. Anno Christi 1396 ist allhie die Carthauß fundirt worden, deren Prior Johannes ab Indagine gewesen, der, wie Dresserus schreibt, vber 300 Tractat gemacht hat. Die Hohe Schul ist von Churfürst Joachim dem Ersten Anno 1506 daselbst angerichtet, vnd vom Bapst vnnd dem Keyser privilegirt worden.

Es sollen da in zweyen Collegiis zwantzig Professores sein, vnd ist D. Christophori Pelargi ansehnliche Bibliotheca in drey Zimmern allhie berühmbt gewesen, so vielleicht nach der Plünderung, noch da sein mag. Die Communitet ist im Closter, darinn acht Tische vor diesem sein gespeist worden, vnd hat ein Person die Wochen fünff Groschen, das vbrige der Churfürst geben. Gleich an der Statt sein die Weinberge, vnd bei deren einem ein Brunn, so der Poeten Brunn genent wird, von welchem man vorgibet, daß das Holtz, so da hinein geworffen wird, zu Stein werde. Diß ist sonsten eine Hanse Statt, deren Privilegia Werdenhagen setzet.

Von hier durch die Dörffer Arnstorff, Leinberg, auff St. **Berlin.** 10 m. Dresserus, vnd andere schreiben, daß diese Churfürstliche Brandeburgische Residentz Statt Albertus zugenant der Ber, Fürst zu Anhalt, gleich wie auch Bernau 2. m. von Berlin in der Mittel Marck: Item Bernwald in der Newen Marck, jenseit der Oder, erbawt habe. Werdenhagen meldet, daß besagter Albertus sie erweitert, vnd mit Mawren vmbgeben habe: seyn ein alte Statt, lige mitten in der Marck: habe vom Keyser Sigismundo viel Privilegia bekommen, vnd seye vor zeiten wegen der Kauffmannschafft (Handel) berühmbt gewesen: Aber folgents seye jhnen die Freyheit von den Marggraffen beschnitten worden, als sie das Schloß da erbawt. Sie wird durch die Spreu oder Spream in zwey theil getheilet, deren der eine Berlin, der ander Cöln genant wird. Zu Berlin haben die alten Churfürsten Hoff gehalten, wie dann noch das Hauß allda in der Closterstrassen ist, darinn sie gewohnt, so hernach Doctor Raiger jnnen gehabt. Sie hat drey Thor, vnd wird in vier Kirchen geprediget. Man kan von dieser nach Cöln (so der Statt Berlin Colonia, vnd von jhr erbawet ist) vber zwo Brucken kommen, in welcher Newen Statt zwo Kirchen sein, nämblich der Dom, zur Heiligen Dreyfaltigkeit genant (auß welchem alle Bilder geraumet sein) vnd S. Peter, daran des Königs Zalcuci Bildnus in Stein eingehawen stehen solle, deßwegen vor weniger zeit bald ein Aufflauf zwischen den Reformirten vnd Lutherischen entstanden sein solte. Es ist diese Statt, wie auch Berlin, nicht sonderlich groß, vnnd von schlechten Gebäwen: Aber das Churfürstliche Schloß ist allhie zu Cöln an dem Wasser zimblich Regalisch, vnnd weitleuffig mit zweyen Höfen. Die stallung des Newenbaws ist zu sehen, in welcher viel schöne Pferde stehen: Darnach sein die Rüstkammern, darinn etliche Gemach aneinander voll sein, von Kürasser, auff Roß vnd Mann, auch zum scharpfrennen. Ist auch ein grosses Gemach mit inventionen vnnd Schlitten, da man mit den

Schlitten biß für die Losamenter hinauff fahren kan. Die Schloßkirchen ist noch voller Gemälde von Luca Kranach, vnd andern alten Mahlern gemahlet, die zuvor in der Domkirchen gewesen. Hierinn ist Churfürst Johansen, vnd seines Sohns Joachimi I monument von Messing, in Churfürstlichen Habit zu sehen. So ligen auch da Churfürst Hanß Georg, vnd Churfürst Joachim Friderich. Im jnnern Schloßhoff ist ein schöner, grosser, vnd künstlich durchbrochener, vnnd auß gehawener Schnecken von Quaderstucken, oben mit einer Altanen; vnden mit einem Stüblein, vnd kan man durch verborgene Gäng vnd Thüren, auß- vnd einreitten. Das alte Gebäw ist drey Gaden, das Newe vier Gaden hoch, hat vngefehr viertzig Stuben, vnd viertzig Cammern, darinn Fürstliche Personen wohnen können, ohne die andern beygebawte Stüblein vnd Cämmerlein. Unten herumb sein meistentheils Hoffstuben. Vnter dem grossen Thor wohnen die Wächter vnd Haußvögt: darneben ist der Schatz in einem Gewölb, als ein gantz güldener Altar, die zwölff Apostel Lebensgrösse von getriebenem Silber: Bischoffs Hüte, Stolen, Stäbe ꝛc. alles mit Perlen vnd Steinen versetzt. Darneben ist die Cantzelei vnd Cammer zu den Archivis. Denen folgt die Rentey. Vnder dem grossen Saal sind zwo grosse Hoffstuben, auff der andern seiten daran die Silber Cammer: dann die Capell: zwischen der Kuchen (Küche) der grosse Wendelstein, da man biß in andern Gaden reitten kan. Durch den großen Schnecken oder Wendel kommet man auff den grossen Saal, der so lang vnd brait, als das Schloß auff derselben seiten ist, auff art des Sals zu Padoua, vnd des Lusthauß zu Stutgart, alles am Dachstul hangent. In des Herrn Churfürsten Losamentern hangen Keyser-König-Chur- vnnd Fürstliche Conterfethe, alle Lebensgrösse. Die Deckin ist gemahlt mit Emblematibus; andere Losamenter mit Historiis vnd Tugenden, in denen hin vnd wider hübsche Taflen (Gemälde) von Luca Kranach, auch geconterfethe Bergwerck, Pferd, Hirschen, Wildt Schwein, vnd dergleichen hangen. Das new Gebäw vber dem Thor, alda auch die Rathstuben sein, hat fünff Tabulat vbereinander, mit sehr schönen Gemachen, für frembde Herrschafften. Die Schloß Apotecken ist auch zu sehen, in welcher drey Zimmer voll Büchsen, Flaschen vnnd Gläser, mit allerley köstlichen sachen, gar in schöner Ordnung, mit hübschen Laboratoriis, guten Kellern vnd Springwassern. Vnd dises Schloß hat Churfürst Joachimus II mit grossem vnkosten auffgeführt. Ausserhalb des Schlosses ist der Garten, das Vorwerck, Wagenhauß, ein grosses newes Rathhauß etlich hundert Schuh lang, weit vnd brait. Das Jägerhauß. Das Ballhauß. Vnd wo diese Sachen stehen, wird der orth der Werder genant. Es ist auch da ein schöne Wasserkunst welche an die Altanen des Schlosses stosset: Item ein eingefaster Platz zum Beerenhatz. Es hat ein hübsche Rennbann.

(Im zweiten Theil finden sich noch folgende Ergänzungen:) Der Fluß Spree, daran sie (die Churfürstliche Brandeburgische Residentz) ligt ist Schiffreich, die Häuser seyn auff die Art, wie zu Spandau, mit den Bäncken vor den Thüren gebaut. Seind alle mit Gibeln vornen herauß. Die Gassen breit vnd sauber. Das Schloß hat keine Gräben herumb, vnd ist davor gegen der Statt ein Rennbahn. Inwendig sihet man die Churfürsten zu Brandeburg außgehauen, vnd gemahlet, biß an die Brust. Man soll nirgends so viel Gemählde vom Luca Kranach, als allhie, beysammen finden, so eines grossen Schatzes werth. Auff dem Thurm an der Schloßkirche hängt ein grosse Glock, davon theils sagen, sie sey so groß als die Erffurtische, aber etwas höher: man muß sie tretten. In der Statt sihet man vor der Kirchen zum Heiligen Geist drey grosse Linden nacheinander stehen, jede auff 24 Schritt, die

bedecken den gantzen Platz, so 90 Schritt lang, vnd 20 breit: seind an vielen Orten halber mit Ketten gebunden, ruhen auff einem höltzernen Gerüste, vnd stehet vnter solchen an der Kirchen ein Predigstul, vnd viel Bäncke herumb. Sollen der Statt Zeichen diß Orts seyn. Die Statt hat alte Mauren, aber doppelte Gräben. Anno 1615 hat man auf dem Dom alle Altär, Crucifix, Tauffstein &c. außgeschafft, vnd in einem Gemach verwahret.

Von Berlin ging die Raiß auff

St. Spandau. 2 m. Die Vestung allhie (so nicht gar groß, vnnd von der Statt abgesondert) ist von Churfürst Johann Georgen zu Brandeburg von eitel Ziegelsteinen erbawet worden, ligt an der Havel, hat vier Basteyen an den vier Ecken, mit doppelten Mawren, vnd Brustwehren. Im Zeughauß stehen bey hundert Stuck (Kanonen): Item so sein da schöne Rüstungen: sonderlich aber werden eylff Röhr mit blechern Schäfften gewiesen, so einem, der den Zoll verfahren, genommen worden: Item ein Doppel Carthaun, so drey mal in Vngarn gebraucht worden. Auch sihet man daselbst viel Handmülen, vnnd auff der Pastey vber dem Zeughauß vier Feldschlangen gleicher länge, darauß der Churfürst selbst pflegt zuschiessen. Es ist da ein Thurn, so der Julius Thurn genant wird, vnd fabulirt man, C. Julius Caesar hab jhn lassen erbawen. Die Statt ist zimblich klein, vnd schlecht von Gebäwen, aber doch mit einem Wahl vnd Graben verwahrt.

(Hierzu findet sich im zweiten Theil folgende Ergänzung:) Obwolgedachter Herr Neumeyer schreibet in seiner mir groß günstig geschriebener communicirten Märckisch: Pomerisch: vnd Preussischen Reise, es lige Spandau in einer grossen sandichten Ebne, habe ausserhalb Weinwachs, sey ein zimlich grosse Statt, aber nicht sonders zierlich gebaut, hab grosse lange Gassen, vnd sey fast kein Hauß, da nicht vor der Thür zwo Bäncke mit Lehnen die länge herauß gebaut, daß auch vier vnd fünff Personen auff jeder sitzen können. Nächst an der Statt, wann man nach Berlin reiset, lige die Vestung, so der alte Graff von Linar gebaut. Disseit, ehe man auß der Statt darzu komme, müsse man zuvor aber ein höltzerne Brucke, darunter die Havel, fast als die Saal breit, hinlauffe. Obwol die Wälle sehr hoch, so sehe man doch fast alle Ingebäude, das alte Schloß habe einen starcken Thurm, man könne vmb die helffte der Vestung herumb gehen, welche auf der einen Seite einen See, vnd fliessende Wasser, auff der andern aber doppelte Gräben vnd viel Moraß habe. Wann der Feind etwas außrichten wolte, müste es auß der Statt geschehen, da lige aber die Havel oder Hagel im Weg. In einer andern Reißverzeichnuß stehet, daß diese Churfürstlich Brandeburgische Vestung allerdings in die Vierung gebaut sey, mit vier Eckpasteyen, sampt ihren Casamaten, vnd Cavallieren, gegen dem Stättlein, da dann das Wasser Havel zwischen dem Stättlein vnd der Vestung zu, fürüberfleust, vnd auff der andern seiten die Spree, so alles ins Moraß, wie Cüstrin, auff lauter geschlagenen Pfälen, vnd Rost, gebauen, vnd von gebachnen (Back-) Steinen alles, vnd eben so wol vor der Mauer mit einem Staket, oder Futterpfälen, das Gemäuerwerck vor der Gefrür zu verwahren, versorgt.

Von dar gefahren nach dem Dorff Tremmen, 3 m. vnd daselbst vbernacht auff dem Stroh geschlaffen, auch den Habern vor die Pferde selbsten auß gedroschen.

St. Brandenburg. Diese Statt ligt an der Havel, vnd theilet dieselbe in zwo, nämblich die Alte vnd Newe Statt. Dieser Fluß ist den Alten vnbekant gewesen, wie Willichius schreibet. Er entspringt in der Marck nicht weit vom Stättlein Zedenick, von dar er nach Spandau kompt, vnd daselbst die Spree zu sich

nimmt vnd ferners hieher auff Brandeburg rinnet, vnd vnsern von Havelberg, bey dem berümbten Schloß Lenzen, in die Elb fält. In der Newen Statt stehet beym Rathhauß der Roland: Auch ist darinn der Dom, in welchen sieben Canonici von Adel sein, die müssen alle Marggraffen von Brandeburg, so da durchziehen, Zehrungfrey halten. Theils geben für, daß alt Brandeburg von der Semnonum, der alten Schwaben, Hertzog Brenno, oder Brennone, vor Christi Geburt 416 Jahr: Andere aber, daß sie, sonderlich die Newe Statt von Marggraff Brandone, Marcomiri Sohn, Anno 230 oder 70 nach Christi Geburt seye erbawet worden. Aber es ist die Historie von Brenno vnd Brandone sehr zweiffelhaftig. Zur Zeiten Keyser Heinrichs des I wurd sie Schoreliz, von theils Schorcklitz genant, welcher Keyser die Wenden daselbsten zusammen getrieben, vnnd sie jhnen die Statt auffzugeben, im Jahr Christi 925 bezwungen hat. Besihe Enzel vnd Angel in den Brandeburgischen Chronicken. Hierauff hat der Keyser Graff Siegfriden von Ringelheim zum Marggraffen wider die Wenden daselbsten gemacht, so der Erste Marggraff von Brandeburg gewesen: Vnd hat der Keyser auch bald hernach den Tempel allda erbawet, vnnd Anno 927 ein Bistumb daselbst angericht. Sie kame zwar hernach Anno 981 Item 1023 vnnd dann folgents zum dritten mal wider in der Wenden gewalt: Entlichen aber so wurde sie doch Anno 1157 von Alberto Urso, dem Marggraffen von Brandeburg, nach belägerung etlicher Monat, dem Teutschen Reich wider zugewendet. Es hat das gantze Land von dieser Statt den Namen, vnnd ist daselbst des gantzen Lands Höchstes Gericht, vnd hat sie vor diesem viel Privilegia von den Keysern vnnd Königen gehabt, wie solches noch die Statua des Rolands bezeugt, welche nirgents mit blossem Schwerdt also gesehen wird, als allhie.

Von Brandeburg gieng die Raiß nach

St. Sigester*). 3 m. Ist ein Stättlein vnd Schloß in die Mittelmarck, jetzt aber dem Ertzstift Magdeburg gehörig. Von dar auff

St. Magdeburg. 6 m.

II. Kleine Mittheilungen.

Ursprung des Ausdrucks »Telegramm«. Wie Georg Büchmann in seinem bekannten und viel verbreiteten Werkchen: »Geflügelte Worte. Der Citatenschatz des deutschen Volks.« anführt, ist das Wort: »Telegramm« in Stelle von »telegraphische Depesche« zuerst von dem Amerikaner E. P. Smith aus Rochester erfunden und zur Anwendung in Vorschlag gebracht worden. Am 6. April 1852 zeigte das »Albany Evening Journal« die Erfindung jenes Wortes wie folgt an: »Ein Freund wünscht, daß wir ankündigen, er werde sich zu geeigneter Zeit erlauben, ein neues Wort in das Wörterbuch einzuführen. Der Zweck der beabsichtigten Neuerung ist, die jetzt vorhandene Nöthigung zu vermeiden, zwei Wörter, welche oft vorkommen, zu gebrauchen, wo eins genügen würde. Dies Wort ist Telegramm statt telegraphische Depesche.«

Eine neue Verwendung von Brieftauben. Einem Vortrage, den Herr Tegetmeier in dem zoologischen Garten zu London am 8. Juni d. J. über die

*) Ziesar?



Verwendung der Brieftauben gehalten hat, entnehmen wir nach einem Berichte der Times die Mittheilung, daß neuerdings Brieftauben zur Herstellung von Verbindungen der Leuchtschiffe mit der Küste verwendet werden, um in den Fällen, wo jede sonstige Verbindung abgeschnitten ist, die Kunde von der gewünschten Hülfe an die auf dem Lande befindlichen Stationen zu übermitteln. Der Versuch mit dieser Einrichtung ist in erster Reihe in Harwich gemacht worden; sobald ein hinreichender Bestand an Tauben dort herangezogen sein wird, sollen an Bord der nächstliegenden Leuchtschiffe Relaisstationen eingerichtet werden, damit, wenn wieder ein Schiffbruch wie der des »Deutschland« vorkäme, Hülferufe unmittelbar zu den Behörden in Harwich gelangen könnten.

Die Verkehrs- und Geschäftsverhältnisse der Postbezirke in Berlin und Wien haben im Jahre 1875 folgende Ergebnisse geliefert:

	Berlin.	Wien.
Einwohnerzahl	1,022,566	1,030,944
Zahl der Postanstalten	66	61
Zahl der Briefkasten	392	550
Zahl der beschäftigten Beamten: männlich	1,303	1,166
weiblich	—	80
Zahl der beschäftigten Unterbeamten einschl. der im Vertragsverhältniß stehenden ꝛc.	2,222	2,088
Portoeinnahme ... Mark	7,869,725	6,147,455
Zur Bestellung oder Ausgabe eingegangene portopflichtige und portofreie		
Briefpostsendungen ... Stück	60,045,100	41,764,036
Packete und Geldsendungen. »	3,740,400	2,728,192
Aufgelieferte Packete und Geldsendungen.	5,261,800	3,537,376
Eingegangene portopflichtige und portofreie		
Postvorschußsendungen ... Stück	172,188	813,370
Postauftragsbriefe ... »	31,009	—
Betrag auf Postanweisungen (portopflichtigen und portofreien)		
eingezahlt ... Mark	64,776,991	28,707,118
ausgezahlt ... »	131,648,200	145,188,020
Zahl der debitirten Zeitungsnummern ..	58,999,882	32,022,974

Marianani's Rhé-Elektrometer. Nach einer Mittheilung in der Zeitschrift »Scientific American« soll gegenwärtig bei verschiedenen Telegraphenstationen in Belgien ein neues elektrisches Instrument im Gebrauch sein, welches zur Untersuchung der elektrischen Entladungen zwischen der Atmosphäre und Erde bestimmt ist. Der kleine in der Ueberschrift genannte Apparat besteht im Wesentlichen aus Kupferdraht, der um eine Spule von Pappe gewickelt ist (Magnetisirungsspirale), in welcher ein schwacher Eisenkern steckt. Unmittelbar über der Drahtrolle schwebt auf einem

senkrecht angebrachten Zapfen eine Magnetnadel, die in der Ruhelage im magnetischen Meridian liegt. So oft eine elektrische Entladung von hoher Spannung durch die Rolle geht, wird der innere Kern magnetisch und die darüber befindliche Magnetnadel abgelenkt, und zwar der Nordpol nach Osten oder Westen, je nach der Richtung, in welcher die Entladung durch die Rolle erfolgt.

Wenn nun der Eisenkern in dieser Weise durch die Entladung magnetisirt worden ist, so muß sein Magnetismus durch Glühen zerstört werden, bevor das Instrument wieder zu einer neuen Beobachtung verwendet wird. Deshalb liegt eine genügende Anzahl neutraler Eisenstäbe stets bereit, um in der Beobachtung keine Unterbrechung eintreten zu lassen.

Das Instrument ist außerordentlich empfindlich. Ein ganz schwacher Funken aus einer künstlichen Elektrisirmaschine, oder auch nur aus einem Elektrophor genügt, um den Kern magnetisch zu machen und die darüber hängende Magnetnadel abzulenken. Die Kosten betragen nicht über 2 Shilling und man hofft zuversichtlich, daß sich das Instrument zu ausgedehnten Versuchen über die Aenderungen in der Richtung und Stärke der atmosphärischen Elektricität als brauchbar erweisen wird. Es wird gegenwärtig auf den Telegraphenämtern der belgischen Linien benutzt, und über die Entladungen, welche es anzeigt, werden täglich förmliche amtliche Berichte abgelassen. Die Rolle wird auf den Aemtern zwischen Leitung und Erde eingeschaltet. Durch die bisherigen wissenschaftlichen und praktischen Versuche ist festgestellt worden, daß die Nadeln durch eine Entladung sehr energisch abgelenkt und häufig durch die darauf folgende urplötzlich oder auch allmählich wieder auf Null zurückgebracht werden. Vielfach erfolgt eine Ablenkung durch die zweite Entladung nach der entgegengesetzten Seite, wie bei der ersten. Zur Herstellung der Eisenkerne ist der gewöhnlich im Handel vorkommende Eisendraht als zweckentsprechend befunden worden.

Zu der vorstehenden, der oben angegebenen Quelle entnommenen Darstellung glauben wir unsererseits noch bemerken zu sollen, daß es zunächst wohl auf den Verlauf der eingeleiteten praktischen Versuche ankommen wird, bevor man dem Apparat einen hervorragenden Nutzen für die Telegraphie wird zuschreiben können. Das Stattfinden elektrischer Entladungen durch einen Leitungsdraht läßt sich schon jetzt durch ein in die Leitung eingeschaltetes einfaches Galvanoskop feststellen.

Die Verwendung der Elektricität zu gewerblichen Zwecken, sowie zu anderen Dienstleistungen im täglichen Leben scheint sich immer mehr einzubürgern. Fast täglich lesen wir in den verschiedenen Fachzeitungen von Versuchen in dieser Richtung.

Auf eine originelle, angeblich vom besten Erfolge begleitete Anwendung der elektrischen Kraft ist ein Zahnkünstler in Philadelphia verfallen. Derselbe hat eine kleine Maschine zum Plombiren der Zähne erfunden, die durch eine elektrische Batterie in Thätigkeit gesetzt wird. Der in einem kleinen Cylinder liegende Hammer »plunger« arbeitet so rasch, daß dessen Schläge die Wirkung eines fortgesetzten, beliebig zu regulirenden Druckes ausüben.

In Paris haben die Herren Soly und Barbière in der Elektricität einen stets wachsamen und zuverlässigen Feuerwächter für große Etablissements entdeckt. Ein Kabel, welches zwei dicht neben einander liegende, durch einen Guttapercha-Ueberzug isolirte Drähte enthält, wird durch die verschiedenen, insbesondere die einer etwaigen

Feuersgefahr am meisten ausgesetzten Theile des Gebäudes gezogen. An dem einen Ende des Kabels stehen beide Drähte mit einer Batterie nebst Signalglocke in Verbindung, die anderen Enden der Drähte sind isolirt gelassen. Sobald in einem der von dem Kabel berührten Theile des Gebäudes Feuer ausbricht, schmilzt die isolirende Guttapercha-Umhüllung der Drähte, letztere treten mit einander in Kontakt und der hierdurch hergestellte elektrische Stromumlauf setzt die an der Batterie befindliche Signalglocke in Bewegung.

III. Literatur des Verkehrswesens.

La législation télégraphique. Étude publiée par le bureau international des administrations télégraphiques d'après des documents officiels. Berne, imprimerie Rieder et Simmen 1876. VI und 536 S. Groß-Oktav. Preis vier Francs.

Einer Anregung der allgemeinen Telegraphenkonferenz in Rom folgend, hat das von dem internationalen Büreau zu Bern herausgegebene Journal télégraphique seit dem Jahre 1872 eine Reihe von Aufsätzen über die Telegraphengesetzgebung in den meisten der zum Allgemeinen Telegraphenverein gehörenden Staaten veröffentlicht. Auf amtlichen Mittheilungen der betheiligten Verwaltungen beruhend, enthielten diese Darstellungen eine reichhaltige und zuverlässige Quelle für die Kenntniß der Entwickelung, welche das Telegraphenwesen in seinen Rechtsbeziehungen erfahren hat; doch war die Benutzung dieser Quelle nur den Besitzern der verschiedenen Jahrgänge der genannten trefflichen Zeitschrift zugänglich, und es bedurfte schon eines lebhaften Interesses für den Gegenstand, um bei dem ausgedehnten Zeitraum, über den die Veröffentlichung der einzelnen Mittheilungen sich erstreckte, und bei den mitunter nicht unerheblichen Pausen, welche ihre Fortsetzung unterbrachen, sich den Zusammenhang und die Bedeutung des Inhalts in ihrem ganzen Umfange gegenwärtig zu erhalten.

Wir begrüßen es daher mit Genugthuung, daß das internationale Büreau dazu übergegangen ist, jene Aufsätze, die innerlich ein Ganzes zu bilden bestimmt waren, auch äußerlich in einheitlicher Gestalt erscheinen zu lassen. Der uns vorliegende stattliche Band von mehr als fünfhundert Seiten stellt das gesammte Material, welches in den Publikationen des Journal télégraphique dargeboten worden war, in handlichster Form zur allgemeinen Benutzung; er gestattet jedem Wißbegierigen, die Anfänge und die Fortschritte der Telegraphengesetzgebung in den meisten Kulturstaaten der alten Welt in übersichtlichen und zuverlässigen Umrissen zu betrachten, und reicht denen, welche sich für die Ausbildung der rechtlichen Seite des jüngsten unter den großen modernen Verkehrsinstituten von Berufs wegen oder aus Neigung interessiren, ein höchst willkommenes Hülfsmittel dar, dessen Beschaffung überdies durch den billigen Preis des Werks in dankenswerther Weise erleichtert wird.

Selbst unter denen, welche an der beispiellos schnellen Ausbreitung der Telegraphie selbstthätigen Antheil genommen haben, werden sicherlich nicht Wenige erst durch dies Buch einen vollen Einblick in den Umfang und die Tragweite der gesetzgeberischen Thätigkeit gewinnen, welche den Fortschritten auf dem technischen und

administrativen Gebiete der Telegraphie eilenden und doch behutsamen Fußes zu folgen vermocht hat. Während die Bildung neuer Rechtssätze sich im Allgemeinen ihrer Natur nach nur langsam vollzieht, und insbesondere der Gesetzgebung nicht selten eine gewisse Unempfänglichkeit für die Bedürfnisse der Gegenwart zum Vorwurfe gemacht wird: bezeugt uns das vorliegende Buch die bemerkenswerthe Thatsache, daß die Telegraphie, deren Anfänge selbst die Jüngeren unter uns miterlebt haben, und deren technische Ausbildung noch in vollster Entwickelung begriffen ist, hinsichtlich ihrer rechtlichen Beziehungen bereits in der Mehrzahl der europäischen und in mehreren außereuropäischen Ländern zu festen, in den wichtigsten Punkten übereinstimmenden Grundlagen gelangt ist. Mag die Klage des Dichters, daß vom Rechte, das mit uns geboren ist, leider nie die Frage sei, ihrer Zeit berechtigt gewesen sein: durch die Rechtsgeschichte der Telegraphie wird sie auf das Glänzendste widerlegt und die Möglichkeit einer den Thatsachen auf dem Fuße folgenden Rechtsbildung auf das Unzweideutigste dargethan. Man wird nicht fehlgreifen, wenn man die Präzision, mit welcher die Ordnung der telegraphischen Rechtsverhältnisse fast ausnahmslos erfolgt ist, auf die Natur des neuen Verkehrsmittels zurückführt. Ihrem Wesen nach zu schneller Entfaltung ihrer Kräfte, zu raschester Ueberwindung aller Hemmnisse der Zeit und des Raums bestimmt, besitzt die Telegraphie Schnellkraft genug, um selbst den bedächtig vorschreitenden Gesetzgeber zu beschleunigterem Thun zu vermögen.

Planmäßig beschränkt sich die Sammlung darauf, den Stand der Telegraphen-gesetzgebung zu veranschaulichen. Sie verfolgt diesen Plan, indem sie das aus den Gesetzen und den Verwaltungsvorschriften sich ergebende Material staatenweise und nach gleichmäßigen Gesichtspunkten geordnet vorführt.

Wir erhalten der Reihe nach Bearbeitungen der Telegraphengesetzgebung in Belgien, der Schweiz, Deutschland, Italien, Schweden, Norwegen, Dänemark, Niederland, Rumänien, Großbritannien, britisch Indien, Rußland, Serbien, Frankreich, Portugal, niederländisch Indien, Griechenland und der argentinischen Republik, denen am Schluß eine lichtvolle Zusammenstellung der Ergebnisse beigegeben ist. Von den Staaten Europas fehlen in diesem Concert Spanien, die Türkei und bedauerlicher Weise Oesterreich-Ungarn. Unter den außereuropäischen läßt sich leider die mächtigste Staatenbildung der neuen Welt, die amerikanische Union vermissen, deren telegraphische Rechtsverhältnisse bei der vielfach abweichenden Entwickelung, die das Institut dort bisher erfahren hat, besonders interessante Vergleichungspunkte ergeben haben würden. Unter den vorhandenen Bearbeitungen zeichnet sich namentlich diejenige der großbritannischen Telegraphengesetzgebung durch sorgfältiges Eingehen auf die verschiedenen Rechtsgebiete aus. Die umfassendste gesetzliche Regelung dagegen hat die Telegraphie in dem argentinischen Telegraphengesetze vom 7. Oktober 1875 gefunden, dessen Wortlaut in nicht weniger als 163 Artikeln im Anhange mitgetheilt ist, und das den unseres Wissens einzigen Versuch darstellt, sämmtliche Rechtsbeziehungen, zu denen der Telegraph in seiner Errichtung sowie in seiner Benutzung Anlaß giebt, zum Gegenstande besonderer gesetzlicher Regelung zu machen.

Sieht man von dieser vereinzelt dastehenden Erscheinung ab, so ist das Ziel der Telegraphengesetzgebung sonst auf erschöpfende Darstellung des Telegraphenrechts nicht gerichtet. Vielmehr würde es, um das Telegraphenrecht in der Gesammtheit seiner Entwickelung zu verfolgen, unumgänglich sein, auch diejenigen Quellen zu berücksichtigen, welche neben der Gesetzgebung bei der Rechtsbildung mit-

wirken und die Thätigkeit des Gesetzgebers theils vorbereiten, theils ergänzen: es würden die Ergebnisse der Rechtswissenschaft, und sodann die gerichtliche Praxis, die Rechtsprechung, in Betracht zu ziehen sein. Gewiß wäre es für die Bearbeitung des aus den Gesetzen und Reglements der einzelnen Länder sich ergebenden Materials eine dankbare Aufgabe gewesen, den Beziehungen nachzugehen, welche zwischen dem Werke des Gesetzgebers und demjenigen des rechtswissenschaftlichen Gelehrten bestehen, hier die Gleichartigkeit der Grundanschauungen, dort die Abweichungen in den Ergebnissen zu erörtern, welche bei der Verschiedenheit des beiderseitigen Standpunkts sich naturgemäß in nicht seltenen Fällen herausstellen müssen. Wahrscheinlich hätten sich indessen zwischen der gesetzgeberischen Praxis und der rechtswissenschaftlichen Theorie nicht so viele und nicht so tiefgreifende Unterschiede ergeben, als man vielfach anzunehmen geneigt ist. Es würde vielmehr durch fortlaufende Vergleichung der in die Praxis übergegangenen Bestimmungen mit den Lehrmeinungen, wie sie die Deutschen Reyscher und Mittermayer, der Italiener Serafini, der Schweizer Meili, die Niederländer Willeumier und Asser u. A. aufgestellt haben, in den weitaus zahlreichsten Punkten eine Harmonie zwischen der Theorie und der Praxis zu Tage getreten sein, welche für die innere Gesundheit dieser Rechtsentwickelung bürgt und zugleich Zeugniß davon ablegt, daß die Telegraphengesetzgebung trotz der Schnelligkeit ihrer Entstehung sich vor Ueberschreitungen der ihr durch die Natur der Sache gezogenen Schranken fast durchgängig zu bewahren gewußt hat.

Von den Rechtsverhältnissen, welche in den rechtswissenschaftlichen Bearbeitungen des Telegraphenrechts behandelt zu werden pflegen, werden in der vorliegenden Sammlung nur diejenigen berührt, welche das Telegrapheninstitut als solches und seine Beziehungen zum Publikum betreffen. Dagegen sind die interessanten Fragen des Civil- und des Handelsrechts, welche bei Benutzung des Telegraphen zwischen dem Absender und dem Empfänger entstehen können, nicht in den Kreis der Erörterungen gezogen, da diese Verhältnisse sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen entscheiden und fast nirgends zum Ziele besonderer gesetzgeberischer Regelung gemacht worden sind. Dies ist auch der Grund, weshalb die Praxis der Gerichtshöfe in unserem Werke verhältnißmäßig spärlich erwähnt wird; zur Anrufung civilrichterlicher Entscheidungen bietet der Telegraph in der Regel nur bei Differenzen zwischen den Korrespondenten selbst Anlaß; und auch die Fälle strafgerichtlichen Einschreitens zum Schutze telegraphischer Rechtsbeziehungen gehören immerhin zu den Seltenheiten.

Bei einem Werke, das sich die Darstellung der Telegraphengesetzgebung der einzelnen Staaten zur Aufgabe gestellt hat, ist es naturgemäß, daß die Rechtsbeziehungen zwischen diesen Staaten selbst mehr in den Hintergrund treten. Das internationale Recht, das sich, dem kosmopolitischen Charakter unseres Verkehrsmittels entsprechend und Dank der Vertragsgemeinschaft eines großen Theils der Kulturstaaten, gerade bei der Telegraphie in ungewöhnlich reichhaltiger Weise entwickelt hat, konnte in der Sammlung der nationalen Telegraphengesetzgebungen nur gelegentlich und im Vorbeigehen eine Stelle finden.

Wir haben im Vorstehenden die Grenzen, welche dem vorliegenden Werke durch den der Sammlung zu Grunde liegenden Plan von selbst gezogen waren, mit einigem Nachdrucke hervorgehoben, um darauf hinzuweisen, daß dasselbe nicht den Zweck verfolgt, das gesammte Recht der Telegraphie in erschöpfender Darstellung vorzuführen. Die Lösung dieser Aufgabe bleibt der Rechtswissenschaft vorbehalten;

sie ist aber durch das mit Sorgfalt beschaffte und umsichtig geordnete Material, welches hier von kundigster Hand zusammengestellt ist, in erheblichster und dankenswerthester Weise erleichtert worden. Wer immer mit dem Telegraphenrechte wissenschaftlich oder praktisch zu thun hat, wird für jede Frage, die ihm begegnet, aus der vorliegenden Sammlung reiche Belehrung schöpfen und sich den Urhebern derselben stets aufs neue zu lebhaftem Danke verpflichtet fühlen.

Den Angehörigen der Telegraphie, welchen es darum zu thun ist, ihr Institut nach allen Richtungen seiner vielgestaltigen Einwirkung auf das Verkehrsleben kennen zu lernen, sei das vergleichende Studium der Telegraphengesetzgebung an der Hand dieser Sammlung angelegentlich empfohlen!

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 11. Berne, 1er Août 1876.
   Notice sur le régime postal en Hongrie. — Les pensions de retraite des employés de poste dans les Etats de l'Union. — Communications. — Avant-projet concernant la création d'un office central de liquidation.

2) **Aus allen Welttheilen**, von Prof. Otto Delitsch. 11. Heft. August 1876.
   Eine schwedische Bauernhochzeit. Von G. F. v. Jenssen-Tusch. — Amber, eine verlassene indische Residenz. — Im Amu-Delta. Reiseskizzen von N. Karasin. — Eine Landreise in Südafrika. Von Eugen Tuve. — Eine Bergbesteigung im Urwalde. — An der Zuidersee. Von M. v. Gornichem. — Buda-Pest. Von Friedrich Körner. — Die mitteldeutschen Gebirge. Von Otto Delitsch. — Miszellen.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. Nr. 33. 14. August 1876.
   v. Rosenberg's Streifzüge in der Geelvinkbai auf Neu-Guinea. — Die deutschen Ausgrabungen in Olympia. — Bilder aus dem politischen Leben in Amerika. Von Paul Wislicenus. — Landschaftsbilder aus den Balearen. Von Ernst Freiherrn v. Barth. — Der Steinkohlenreichthum verschiedener Länder und sein Einfluß auf den Wohlstand der Nationen. — Studien zur deutschen Mythologie. Von C. Mehlis. — Neu-Caledonien und die dortigen Nickelminen. — Die Livingstone-Mission am Nyassa-See. — Die acht bedeutendsten Städte Schottlands.

4) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. V. Jahrgang. 7. Heft.
   Aus der ältesten Kulturgeschichte der finnischen Völker. Von Valfried Vasenius. — Das Artelwesen in Rußland. Von C. Grünwaldt. — Vorbericht über die Lena-Olenek-Expedition. Von A. Czekanowski. — Der russische Pelzhandel. — Kleine Mittheilungen. — Literaturbericht. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. No. 19. Berne, 25 Juillet 1876.
   Considérations générales sur les tarifs (2e art.) — Complément de la statistique récapitulative de 1874. — L'appareil imprimeur automatique de G. H. G. Olsen (2e et dern. art.). — Bibliographie. — Nouvelles.


Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

// Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 16. Berlin, August. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

71. Die Ergebnisse der Reichs-Postverwaltung während der Jahre 1873—1875.

I.

Seiner Majestät dem Kaiser und Könige ist, gleichwie dies für den Zeitraum von 1870—1872 *) geschehen, so auch für die Jahre 1873—1875 der Verwaltungsbericht über die Ergebnisse der Reichs-Postverwaltung erstattet worden. Da das deutsche Reichs-Postwesen während der letzten Berichtsperiode im Vergleich zu der früheren einer in ruhigeren Bahnen sich bewegenden Entwickelung sich zu erfreuen gehabt hat, so konnte der Bericht in einen engeren Rahmen als sein Vorgänger zusammengefaßt werden. Er beschränkt sich, im Uebrigen nach Form und Eintheilung dem früheren Verwaltungsberichte völlig gleichgehalten, auf 48 Druckseiten in Großquart.

Wir heben aus dem Berichte, der Seiner Majestät bekanntlich Veranlassung geboten hat, mittelst besonderer Ordre die Allerhöchste Zufriedenheit mit den Leistungen der Postverwaltung zu erkennen zu geben, Nachstehendes hervor.

Wie die Vorbemerkung des Berichts erwähnt, bilden den Neugestaltungen gegenüber, welche das deutsche Postwesen aus Anlaß der Einrichtung der Reichs-Postverwaltung erfahren hatte, die folgenden Jahre eine Zeit fortgesetzten inneren Ausbaues und stetig fortschreitender Entwickelung.

*) Postarchiv 1875 S. 29, 61 und 125.

Mit der zunehmenden Befestigung der Reichseinrichtungen vermochten auch die Reichs-Verkehrsanstalten unter dem Segen des Friedens ihre wohlfahrtfördernde Wirksamkeit nachhaltig zu entfalten.

Die fortschreitende Ausbildung der Reichsgesetzgebung schuf auf verschiedenen Gebieten des Verkehrswesens und der rechtlichen Beziehungen zwischen dem Reiche und den Einzelstaaten feste Grundlagen, welche ebensowohl für den ungehinderten Fortschritt, wie für den sicheren Gang der Verwaltung sich von hohem Werthe erwiesen.

Für die verschiedenen Zweige des Postverkehrs konnten erhebliche Erleichterungen gewährt werden. Mit ihnen ging eine namhafte Ausdehnung der Postanlagen in allen Theilen des Reichs Hand in Hand.

Diesen Maßregeln ist es zuzuschreiben, daß ungeachtet schwerer Krisen im Geschäftsleben der Postverkehr auch in dieser Periode von Jahr zu Jahr einen erfreulichen Aufschwung genommen hat, welcher auch auf die finanziellen Ergebnisse des Postwesens nicht ohne günstige Wirkung geblieben ist.

Die Gesammtzahl der durch die Post beförderten Sendungen hat im Jahre 1875 betragen .... 1,039,171,927 Stück, während sich dieselbe im Jahre 1872 auf .... 783,659,731 » belief, was eine Zunahme um mehr als 255 Millionen Stück ergiebt, und die Einnahme ist von 88,745,691 Mark im Jahre 1872 auf 103,781,313 Mark im Jahre 1875 gestiegen, hat sich mithin um mehr als 15 Millionen Mark erhöht.

Die Wirksamkeit der Postanstalten in Betreff des bankmäßigen Verkehrs (Postanweisungen) und der Einziehung von Beträgen auf Wechseln (Postaufträge) hat sich erheblich gesteigert; es sind von der Post vermittelt worden:

	im Jahre 1872:	im Jahre 1875:
durch Postanweisungen	475,022,556 Mark,	1,229,149,590 Mark,
» Postauftragsbriefe	9,433,941 »	184,025,190 »

mithin im Jahre 1875 mehr:

durch Postanweisungen	754,127,034 Mark,
» Postauftragsbriefe	174,591,249 »

Dabei hat im abgelaufenen Zeitraum eine sehr ausgedehnte Mitbetheiligung der Reichs-Postverwaltung zur Durchführung der Münzreform stattgefunden.

Auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs ist durch den am 9. Oktober 1874 zwischen zwei und zwanzig Staaten zu Bern abgeschlossenen Vertrag der Allgemeine Postverein begründet worden, dessen Ziel es ist, den Postverkehr sämmtlicher Länder, soweit sie staatliche Posteinrichtungen besitzen, auf einfache Grundlagen zurückzuführen, ein billiges Einheitsporto für den ganzen Erdkreis herzustellen und die völlige Freiheit des gegenseitigen Austausches der Postsendungen zu gewährleisten, so daß alle Länder der Erde als ein Gebiet ohne trennende Grenzen angesehen werden.

Sämmtliche Staaten Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika, Egypten, Ostindien und die Französischen Kolonien in allen Welttheilen gehören dem Vereine bereits an.

Gebiet.

Gebietsveränderungen sind für die Jahre 1873 bis 1875 nicht zu verzeichnen. Die Reichspost umfaßt ein Areal von 8156 Quadratmeilen, einschließlich 79 Quadratmeilen Wasserfläche, dessen Einwohnerzahl sich nach der letzten Volkszählung von 34,341,035 auf 35,851,475 gehoben hat, und auf welchem am Schlusse des Jahres 1875 6325 Postanstalten, ohne die Bahnpostämter und die Postanstalten im Auslande, in Wirksamkeit waren. Am Schlusse des Jahres 1872 betrug deren Zahl 5720; es hat also eine Vermehrung um 605 stattgefunden.

Verfassung.

In den verfassungsmäßigen Verhältnissen der Reichspost als solcher sind Veränderungen in den Jahren 1873 bis 1875 nicht eingetreten.

Gesetzgebung.

Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 hat nach wie vor eine befriedigende Wirksamkeit geübt. Insbesondere haben sich die Bestimmungen über die grundsätzlichen Rechte und Pflichten der Post und über die civilrechtliche Haftpflicht derselben auch ferner bewährt. Im Jahre 1875 sind in 601 Uebertretungsfällen Strafen festzusetzen gewesen, gegenüber der Zahl von 413 im Jahre 1872. Die Gesammtausgabe für Garantiezwecke hat sich in dem Zeitraume von 1873—1875 auf durchschnittlich 100,371 Mark für jedes Jahr oder auf $^1/_{147}$ pro Mille des Gesammtbetrags der durchschnittlich in jedem der genannten drei Jahre vermittelten Werthe von 14,776,600,000 Mark belaufen. Die Zahl der abhanden gekommenen Packete ohne angegebenen Werth betrug in jedem Jahre durchschnittlich eins auf 12,700 Stück.

Als den Verhältnissen nicht mehr entsprechend haben sich allein die Bestimmungen im §. 4 des vorbezeichneten Gesetzes über die Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen erwiesen. Daß und in welcher Weise diese Bestimmungen durch eine Novelle ersetzt worden sind, welche unter dem 20. Dezember 1875 die Allerhöchste Genehmigung erhalten hat, wird weiter unten näher angegeben werden.

Verschiedene Abänderungen hat dagegen das zweite der ehedem norddeutschen Postgesetze, das Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871, erfahren, und zwar durch das mit dem 1. Januar 1874 in Wirksamkeit getretene Gesetz vom 17. Mai 1873, durch welches ein einheitlicher Portosatz von 50 Pf. für alle Packete bis zum Gewicht von 5 Kilogr., mit der Ermäßigung auf 25 Pf. bei Entfernungen bis 10 geogr. Meilen, eingeführt, der Portotarif für Packete im Gewicht über 5 Kilogr. sehr vereinfacht, das Porto für Geldbriefe einheitlich auf 40 Pf., mit einer Lokaltaxe von 20 Pf. auf Entfernungen bis 10 geogr. Meilen, festgesetzt, und die Versicherungsgebühr für Briefe und Packete mit Werthangabe erheblich ermäßigt wurde. Der Erfolg dieser eingreifenden Umgestaltung der Fahrposttaxe hat sich besonders in einer bedeutenden Zunahme des Postpacketverkehrs geltend gemacht. Während die Zahl der mit der Reichspost beförderten Packete im innern Verkehr im Jahre 1873 noch rund 35,2 Millionen betrug, hat dieselbe sich im Jahre 1874 bereits auf 39,8 und im Jahre 1875 auf 42,6 Millionen gehoben und wird in dem Verhältnisse weiter steigen, als immer neue Beziehungen für den direkten Versandt von Waaren

in kleineren Mengen auf größere Entfernungen sich ausbilden. Die Ermöglichung billiger direkter Beziehung auf weite Entfernungen hat dem Gewerbfleiße erheblichen Vorschub geleistet, und ist auch den wirthschaftlichen Verhältnissen der Familien vielfach zu Statten gekommen. Der erweiterte Verkehr hat vermöge der fortgesetzt angestrebten Erleichterungen in den Formen des Expeditionsdienstes sich mit verhältnißmäßig geringem Mehraufwande an Mitteln bewältigen lassen.

Durch eine weitere Novelle zum Posttaxgesetz vom 28. Oktober 1871, und zwar durch Gesetz vom 3. November 1874, ist ferner aus Anlaß der Beseitigung der Guldenwährung in Süddeutschland für die Gebiete dieser Währung an die Stelle des Portosatzes von 3 Kreuzern für den einfachen Brief der Satz von 10 Pf. Reichsmünze eingeführt worden.

Das dritte der ehemals norddeutschen Postgesetze endlich, das Portofreiheitsgesetz vom 5. Juni 1869, hat in seiner Anwendbarkeit eine der Verwaltung günstige Aenderung dadurch erfahren, daß mit dem Inkrafttreten des oben erwähnten Allgemeinen Postvereinsvertrages vom 9. Oktober 1874 die älteren vertragsmäßigen Portofreiheiten im internationalen Briefpostverkehr grundsätzlich aufgehoben worden sind.

Nicht unerheblich sind die Umgestaltungen, welche das in Ausführung des Gesetzes über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 erlassene Reglement vom 30. November 1871 durch eine mit dem 1. Januar 1875 an die Stelle jenes Reglements getretene Postordnung vom 18. Dezember 1874 und einige spätere Nachträge zu derselben erfahren hat. Die Regeln für die Benutzung der Posten haben auf diese Weise fortgesetzt und auf einfachstem Wege mit den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs und den berechtigten Interessen der Verwaltung im Einklange erhalten werden können. Bei Erlaß jener neuen Postordnung, der zunächst durch die Einführung des veränderten Münzsystems bedingt war, ist auf die Herbeiführung weiterer Erleichterungen für den Verkehr Bedacht genommen worden.

Verwaltungsorgane.

Wie der Bericht für 1870—1872 des Näheren ausführt, begann die Reichs-Postverwaltung im Jahre 1873 ihre Wirksamkeit mit 35 Ober-Postdirektionen und 3 Ober-Postämtern als Direktivbehörden.

Der Geschäftskreis jedes der drei Ober-Postämter — in den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck — umfaßte außer dem eigenen Postdienstbetriebe nur die Leitung und Beaufsichtigung des Dienstes bei den im Staatsgebiete der betreffenden Hansestadt belegenen Postanstalten. Um die in den Artikeln 48 und 50 der Reichsverfassung vorgesehene einheitliche Organisation des Postwesens weiter durchzuführen, und um für die im Umkreise des Hamburgischen und Bremischen Gebietes belegenen Postanstalten der Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein eine wirksamere Beaufsichtigung aus der Nähe herbeizuführen, wurden das Ober-Postamt in Hamburg vom 1. April 1873 ab, und dasjenige in Bremen vom 1. Januar 1874 ab zu Ober-Postdirektionen erweitert, indem eine Anzahl von Postanstalten, deren geographische Lage dies zweckmäßig erscheinen ließ, aus den Bezirken benachbarter Ober-Postdirektionen abgezweigt und den neu gebildeten beiden Ober-Postdirektionen zugewiesen wurden.

Wichtige Veränderungen in der Organisation der Centralbehörde

und der Bezirksverwaltungen ergaben sich demnächst aus folgenden Verhältnissen.

Das in den letzten Jahren mehr und mehr hervorgetretene Defizit der Reichs-Telegraphenverwaltung hatte bei den Etatsberathungen für 1875 sowohl im Bundesrathe als auch im Reichstage zu eingehenden Erörterungen über Maßnahmen zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben der Telegraphenverwaltung geführt. In Folge dessen wurde der bereits früher angeregten Frage näher getreten:

> ob nicht durch organische Verbindung der Reichs-Telegraphenverwaltung mit der Reichs-Postverwaltung die im finanziellen Interesse des Reiches gebotene Verminderung der Ausgaben und zugleich eine einheitlichere und einfachere Gestaltung des öffentlichen Dienstes zu erreichen sei.

Diese Frage konnte nur bejaht werden im Hinblick auf den Wegfall der Kosten, welche die durch die Trennung vielfach bedingten doppelten Einrichtungen unter Verwendung doppelten Personals verursachten, und in dem Betracht, daß der ganze Organismus der Reichs-Postverwaltung nicht nur geeignet, sondern in seiner Verzweigung und Ausbildung recht eigentlich dazu bestimmt erschien, das Telegraphenwesen in sich aufzunehmen und zur Ausdehnung und Vervollkommnung desselben beizutragen.

Nachdem ein in Bezug auf die Vereinigung beider Verwaltungen aufgestellter allgemeiner Organisationsplan die Allerhöchste Genehmigung erhalten hatte, ergab es sich für die Aufstellung des Reichs-Haushaltsetats für 1876 als nothwendig, die Vorbereitungen zur Verschmelzung beider Verwaltungen bereits im Laufe des Jahres 1875 zu treffen. Hierbei bot sich zugleich die gewünschte Gelegenheit, für den Plan der neuen Organisation des Postwesens und des Telegraphenwesens eine sichere, auf der Erfahrung beruhende Grundlage zu gewinnen.

Die vollständige Vereinigung beider Verwaltungen trat auf Grund des Reichs-Haushaltsetats mit dem 1. Januar 1876 ein. Die Organisation der vereinigten Verwaltung ist wie folgt gestaltet:

1. In der Centralinstanz wird das Post- und Telegraphenwesen durch den General-Postmeister unter Verantwortlichkeit des Reichskanzlers selbstständig verwaltet.

Dem General-Postmeister sind zu diesem Zwecke zwei Abtheilungen untergeordnet:

> das General-Postamt für die Postangelegenheiten,
> das General-Telegraphenamt für die Telegraphenangelegenheiten,

deren jede durch einen Direktor geleitet wird.

2. Als Mittelbehörden für die Verwaltung des Post- und Telegraphendienstes in den einzelnen Bezirken fungiren

> Ober-Postdirektionen,

welchen alle Post- und Telegraphenanstalten des Bezirks untergeordnet sind. An ihrer Spitze steht ein Ober-Postdirektor, welchem die erforderliche Anzahl von Räthen beigegeben ist. Bei Direktionen, deren besonderer Geschäftsumfang die Bildung von Abtheilungen erfordert, wird ein Ober-Postrath als Abtheilungs-Vorstand angestellt.

3. Der Ortsbetrieb der Post- und Telegraphenanstalten wird, je nach der Bedeutung des Dienstes, von Postämtern I., II. und III. Klasse wahrgenommen,

welche, wo die örtlichen Verhältnisse solches erfordern, auch getrennt unter der Bezeichnung

Postamt bz. Telegraphenamt

fungiren. Zur Besorgung des Postdienstes an kleinen Orten bestehen als Zweig-Postanstalten benachbarter Postämter

Postagenturen,

welche eintretendenfalls auch den Telegraphendienst besorgen.

Vorstehende Veränderung hatte zur Folge, daß die mit dem 1. Januar 1868 eingetretene Verbindung der Postverwaltung und der Telegraphenverwaltung mit dem Reichskanzler-Amte, als Abtheilungen desselben, vom 1. Januar 1876 ab aufgelöst wurde.

Bei Abgrenzung der Geschäftsbezirke der Ober-Postdirektionen sind im Allgemeinen und insoweit nicht die Bildung der drei neuen Ober-Postdirektionen in Minden i. W., Bromberg und Aachen, welche mit dem 1. Januar 1876 in Wirksamkeit traten, hierin einige Aenderungen bedingte, die Bezirke der früheren Ober-Postdirektionen beibehalten worden.

Gleichzeitig ging in Folge der Umbildung der Bezirks-Post- und Telegraphen-Behörden die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens in dem Lübeckischen Staatsgebiete auf die Ober-Postdirektion in Hamburg über und trat das Ober-Postamt in Lübeck in die Reihe der Orts-Postanstalten.

Die bisherigen 12 Telegraphendirektionen wurden aufgehoben. Seitdem wird die Bezirksverwaltung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens durch 40 Ober-Postdirektionen wahrgenommen.

Als Organe der Kassenverwaltung des Post- und Telegraphenwesens dienen die Ober-Postkassen, deren sich eine am Sitze jeder Ober-Postdirektion befindet und mit denen sämmtliche Post- und Telegraphenanstalten des Ober-Postdirektionsbezirks in Abrechnung stehen. Der Ober-Postkasse in Berlin waren schon früher die Central-Kassengeschäfte der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zugefallen, indem sie den Ausgleich der Ueberschüsse bz. Zuschüsse für die übrigen Bezirks-Ober-Postkassen, sowie die Abführung der rechnungsmäßigen Ueberschüsse an die Reichs-Hauptkasse zu vermitteln hatte. Diesem Verhältnisse entsprechend hat die genannte Kasse, und zwar schon vom 1. Januar 1875 ab, die Bezeichnung »General-Postkasse« erhalten.

Die Organe der Reichs-Postverwaltung haben auch in den letzten Jahren zur Durchführung allgemeiner finanzieller Maßregeln der Reichsverwaltung in hervorragender Weise mitgewirkt. Der Erlös aus dem durch die Postverwaltung vermittelten Verkaufe der Reichs-Wechselstempelmarken und gestempelten Wechselblankets hat

im Jahre 1873........... 7,292,735 Mark 82 Pf.,
» » 1874........... 6,440,825 » 86 » und
» » 1875........... 6,619,420 » 66 »

betragen.

In noch höherem Maße ist bei Durchführung der Münzreform die Mitwirkung der Postverwaltung in Anspruch genommen worden.

Die Ober-Postkassen und Postanstalten sind im gesammten Reichspostgebiet vom 1. August 1873 ab zunächst beauftragt gewesen, sowohl die aus dem eigenen Verkehr herrührenden alten Münzen einzuziehen, als auch die bei den Landeskassen angesammelten derartigen Münzen, auf Erfordern gegen Ersatz in kursfähigem Gelde,

zu übernehmen und an das Münzmetalldepot bei der Königlichen Münzdirection in Berlin, sowie an die als Münzmetalldepots des Reichs bestimmten Ober-Postkassen in Frankfurt am Main und Hamburg abzuliefern. Die in solcher Weise durch Vermittelung der Ober-Postkassen und Postanstalten eingezogenen alten Münzen haben

vom 1. August 1873 bis Ende Dezember 1874 96,272,510 Mark 39 Pf.
und im Jahre 1875 .... 155,087,388 » 20 »

betragen.

Im Weiteren ist die Postverwaltung durch die Beförderung der überaus zahlreichen Sendungen von neuen Reichsmünzen und von Münzmetallen in hohem Grade in Anspruch genommen worden; es waren nicht nur die ausgeprägten neuen Reichsmünzen von den Münzstätten an die Reichs-Hauptkasse, oder an die mit der Verausgabung beauftragten Landeskassen im Reichsgebiet zu versenden, sondern auch die erforderlichen Metalle den Münzstätten zuzuführen.

Im Zusammenhange mit der Münzreform hat sich im Jahre 1875 die Postverwaltung auch bei der Einziehung der zur Einlösung aufgerufenen Banknoten und Landeskassenscheine betheiligt und derartiges für Reichsrechnung angekauftes Papiergeld zum Werthe von 26,241,894 Mark bei den betreffenden Bank- und Landeskassen zur Einlösung gebracht.

---

72. Die Telegraphenkabel der deutschen Nordseeküste.

Von Herrn Telegraphensekretair Hoffmeister in Emden.

Die Nordsee, von den Engländern das deutsche Meer, von den Dänen die Westsee genannt, erstreckt sich in der größten Ausdehnung vom 50° 57′ bis zum 61° nördlicher Breite, oder von Calais bis nach Bergen und den Shetlands-Inseln, und vom 14° 20′ bis 26° 20′ östlicher Länge, oder von Duncasbyhead (Caithneß Scotland) bis zur Küste Jütlands bei Tisted; ihre größte Länge ist demnach etwa 150, die größte Breite 96 geographische Meilen; sie hat einen Flächeninhalt von 153,709 englischen oder 7160 geographischen Quadratmeilen.

Die Küstenstrecke im Norden und im Westen ist von der im Süden und Osten sehr verschieden; jene ist durchgängig felsig und hoch, diese dagegen niedrig, täglich den Meeresfluthen ausgesetzt und nur an wenigen Stellen höher, theils aus Sand, theils aus aufgeschwemmtem Boden bestehend, nirgends eine Spur von Felsen.

Die Shetland- und Orkney-Inseln, sowie die nördliche Küste von Schottland bestehen größtentheils aus Sandsteinfelsen, die von Aberdeen und Banffshire aus Granit, Porphyr und Serpentin; südlich des Tyne findet sich feiner Kalkstein, in Yorkshire wiederum Sandstein und Kalkhügel; Norfolks sandiger Strand wird an der Themse durch aufgeschwemmten Marschboden unterbrochen, worauf wieder Kalk und Kreidefelsen folgen, die bis Dover weitergehen, auch bei Calais sich zeigen, während von hier bis Jütland das Küstenland aus niedrigem aufgeschwemmten Boden besteht, welcher allgemein unter dem Namen Marsch bekannt ist, und sich in ungleicher Breite von ½ bis 10 Meilen und mehr landeinwärts bis zum höher liegenden Sandboden, der sogenannten Geest, erstreckt, die wiederum an einzelnen

Stellen als schmales Vorgebirge bis zum Meere ausläuft und hier ein mäßig hohes Gestade bildet.

Jene niedrige Küste ist zum Theil durch hohe Sanddünen gegen die See geschützt, namentlich der ganze westliche Theil der Niederlande; größtentheils aber müssen starke künstliche Deiche das Binnenland vor dem Andrange der Meeresfluten schützen.

Norwegens Küste besteht wiederum aus Felsen der Urformation: Granit, Porphyr 2c., die sich meist steil, oft zu erstaunlicher Höhe aus der Tiefe erheben; so im Sognesoen, dem wildesten Fjord Norwegens.

Die größten Inseln der Nordsee, wenn wir die Shetlands- und Orkney-Inseln zu den atlantischen Inselgruppen zählen, finden wir in dem 12 Meilen langen und 6 Meilen breiten Meeresbusen von Bergen, wie Tysnasö, Storö und andere, ferner an der schleswigschen Küste die Insel Sylt, sowie die holländischen und deutschen Kūsteninseln; die merkwürdigste endlich, Helgoland, vor der Mündung der Elbe und 6 Meilen vom nächsten Festlande entfernt; sie besteht aus rothem, mit Thon vermischtem Sandstein, und erhebt sich bis zu 206′ Höhe aus dem Meere.

Die Tiefe der Nordsee ist nicht in der Mitte, sondern an der Ost- und Westseite am beträchtlichsten.

An der Ostküste Englands finden wir durchschnittlich 35 bis 40, an mehreren Stellen 65 Faden Tiefe.

Während die Shetlands-Inseln aus einer Tiefe von über 100 Faden, Norwegens Felsenufer sogar aus 200 Faden Tiefe sich erheben, finden wir auf der Mitte der Linie zwischen den genannten Punkten nur 60 Faden; in der Richtung des von dieser Stelle aus nach der Straße von Calais gehenden Meridians wird das Wasser immer seichter und zeigt auf einer Strecke von 150 deutschen Meilen ein stetiges Abnehmen bis auf 50, 40, 20, ja auf der Linie Romney-Marsch-Boulogne sogar nur 2 Faden; von hier aus nach Westen hin nimmt die Tiefe des Kanals in eben dem Verhältnisse wieder zu, wie sie von der Nordsee her abnahm.

Die Sandbänke, besonders die an der niederländischen, deutschen und jütischen Küste, ändern ihre Tiefe nach jedem heftigen Sturm, so daß die Maßangaben auch auf den besten Karten höchst unzuverlässig sind.

Auf der ganzen obengenannten Strecke wächst die Tiefe selten über 19 Faden, während sie von Hirts-Hals an ins Skagerak hinein mächtig, und zwar bis auf 160 Faden zunimmt.

In 57° 45′ nördlicher Breite, wenige Meilen östlich von Christiansand und 30 Meilen nördlich auf der Höhe von Eggersund, finden wir die beiden tiefsten, 260 Faden oder 487,5 Meter haltenden Gründe.

Stevenson schätzt die mittlere Tiefe auf 31 Faden oder 57,5 Meter.

Zahllos sind die Sandbänke in der Nordsee, sowohl in der Nähe der Küsten, wie weiter von diesen entfernt; vom Kanal längs der holländischen Küste bis auf 10 Stunden Breite, an der deutschen Küste bis zur Elbmündung in geringerer, von hier wieder in größerer Breite.

Sämmtliche Bänke werden auf 27,443 englische Quadratmeilen Größe geschätzt, also auf etwa den sechsten (genauer $5\frac{3}{4}$) Theil der ganzen Nordsee*). Ihre Höhe beträgt im Durchschnitt 22,5 Meter über dem Boden des Meeres, sie würden das

*) Arends, Physische Geschichte der Nordseeküste.



ganze Becken der Nordsee daher 4,375 Meter hoch ausfüllen. Eine der größeren Bänke, die »Long forties«, erstreckt sich aus der Nachbarschaft von Durham in England in gerader Richtung bis zum Vorgebirge Kinnaird und von St. Alban am Firth of Forth in nordöstlicher Richtung noch 28 deutsche Meilen hinaus; die jütländischen Riffe dehnen sich nach N. W. 26 Meilen weit aus, gehen hier in die kleine und große Fischerbank über, die sich ihrerseits wieder bis über den 1. Grad östlicher Länge von Greenwich, also über 100 Meilen nach N. O. hin erstreckt. Die Doggerbank, vom 55. Grad quer durchschnitten, nimmt allein einen Raum von 900 Quadratmeilen ein, nach Süden hin nur durch schmale Rillen von der Great Silver Pitt, und diese ebenso von der Wellsbank getrennt.

An der niederländischen und deutschen Küste bilden die Sandbänke den Strand, der während der Ebbe in ziemlicher Breite, oft an 1000 Schritte trocken läuft und an der Oberfläche aus Seesand besteht, welcher, je näher den Küsten, desto feiner wird in Folge der beständigen Reibung der Wellen, und zwischen den Inseln und dem Festlande, sowie in den Buchten mit dem Schlamme sich vermischt.

Ueber die Entstehung des Schlammes und die damit zusammenhängende Marschenbildung, sowie die Verschlemmung der Flüsse und Fahrwasser an der deutschen Nordseeküste sind die verschiedensten Meinungen ausgesprochen; neuerdings hat jedoch eine Theorie sich allgemeinere Anerkennung verschafft, die in Kürze hier wiederzugeben verstattet sein möge.

Der Mississippi, der Nil, der Rhein und andere führen aus ihren oberen Flußgebieten eine solche Menge von Schwemmstoffen herbei, daß sich vor ihren Mündungen durch die fortwährende Ablagerung derselben Deltas bilden. Von der Ems, der Weser und Elbe läßt sich dieses nicht, oder doch nicht in demselben Maße nachweisen. Zu der Bildung des Marschbodens, der aus allmählicher Schlammablagerung entstanden, haben die Flüsse auf irgend merkliche Weise nicht beigetragen, wir müssen die Marschen an der holländischen und deutschen Nordseeküste vielmehr als ein Geschenk des Meeres betrachten. Auf dem dem Lande näher liegenden Boden an der Küste, besonders aber an den Flußmündungen, den Meeresbusen: dem Dollart, der Leybucht und der Jade, entsteht das durch seine Fruchtbarkeit so berühmte Erdreich.

Die chemisch reine Erde: Kiesel, Thon, Talk oder Kalk ist unfruchtbar, nur durch Zusammensetzungen und Verbindungen nach gewissen Verhältnissen und wenn die übrigen tellurischen und kosmischen Elemente: das Wasser, die Luft, das Licht darauf eingewirkt und sich damit verbunden haben, wird der Boden fruchtbar.

Die Umstände, unter denen das geschehen kann, sind aber an keinem Orte so günstig, wie an der deutschen Nordseeküste. Die Mutter alles Lebendigen, das Wasser, bedeckt diesen Boden, zieht sich aber bald zurück, so daß nun auch die mit Elementen des Lebens geschwängerte Luft und das Leben erweckende Licht das Ihrige wirken können. Unter diesen an jedem Tage und in genau abgemessenen Perioden stattfindenden Einwirkungen von Luft, Licht und Wärme entwickelt sich in diesem Boden das Leben erregende und erhaltende Prinzip.

Zuerst tritt uns das infusorielle Leben in auffallender Weise vor Augen.

Der Schlamm besteht nämlich nach Professor Ehrenberg zu großem Theile aus Schalen und Panzern von Infusorien.

Ehrenberg sagt hierüber*):

»Die mikroskopische Untersuchung hat ergeben, daß in allen kleinsten Theilchen dieses Schlicks (aus der Elbe, Jade, Ems und Schelde) sich Formen von kieselschaligen Seethierchen auffinden lassen, und, ganz abgesehen von allem Organischen, welches durch Umwandlung nach dem Tode unkenntlich geworden sein mag und sein muß, sich doch ein, wenn auch nicht scharf zu berechnendes, doch noch abzuschätzendes Mischungsverhältniß von organischen, marinen, vorzugsweise festen Bestandtheilen herausstellt, welches wohl nicht unter $^1/_{20}$ des Volumens angenommen werden kann, so daß es mithin in jeden 20 Kubikfuß der gebildeten Erdmassen wenigstens einen vollen Kubikfuß reiner, mikroskopischer Kieselschalenthierchen, meist entschiedener Seethierchen giebt.«

Die Infusorien tragen also zur Bildung des Schlammes bei, die Hauptmasse besteht jedoch aus den durch die Flut aus der See in die Busen und Buchten geführten Sinkstoffen; diese kommen theilweise mit dem Golfstrome aus dem mexikanischen Meerbusen, werden durch die von der Ostküste Nordamerikas gleichsam reflektirten Flutwellen des atlantischen Ozeans in nordöstlicher Richtung weiter bis zu den europäischen Gestaden getrieben. Hier treten den Flutwellen die britischen Inseln in den Weg; ein Theil derselben setzt seinen Lauf längs des Kanals nach Osten, der andere entlang der irischen und schottischen Küste in nördlicher Richtung fort, nimmt hier die durch die Meereswogen zertrümmerten und gehörig zerkleinerten, zu Staub zerriebenen und gewaschenen Erd- und Kreidemassen auf, führt sie längs der britischen Küste herunter bis in die Erweiterung des Kanals zwischen England und den Niederlanden, trifft hier, nachdem sie gerade 12 Stunden zu ihrer Reise um Schottland und England gebraucht, die zweite aus dem atlantischen Ozean kommende Flutwelle, vermischt sich mit dieser und geht in nordöstlicher Richtung weiter.**) Hierin ist das erste Moment der kreisenden Bewegung im Nordseebecken gegeben, und so werden die vom Norden Schottlands durch jene Flutwelle bis zur östlichen Mündung des Kanals herabgeführten erdigen Schwemmstoffe vermischt mit den organischen Substanzen der in den mexikanischen Busen mündenden großen Flüsse Nordamerikas mit den nunmehr vereinigten Flutwellen längs der niederländischen und deutschen Nordseeküste fortgeführt. In den Flußmündungen und Busen, wo das Wasser während der Hochwasserzeit zu einer gewissen Ruhe gelangt, fällt aus demselben ein Theil jener Schwemmstoffe nieder und bildet während jedes Hochwassers eine neue, wenn auch nur unendlich dünne Schicht von Schlick.

Die Fragen, einerseits nach dem Verbleiben der Ueberbleibsel der an den englischen Küsten zertrümmerten und stetig fortgewaschenen Gesteine, andererseits nach der Herkunft des Materials, aus welchem die Marschen an den niederländischen und deutschen Küsten gebildet werden, möchten hierdurch, wenn auch keine erschöpfende, so doch eine annehmbare Beantwortung gefunden haben.

Bemerkenswerth ist schließlich noch, daß der Schlamm, welchen der alte Vater Nil aus den Hochgebirgen Inner-Afrikas bis zu den fruchtreichen Gärten Egyptens hinabführt, fast die gleichen Bestandtheile nachweist, wie derjenige, welcher an unseren Küsten sich ablagert.

Nachstehende Analysen beider Arten bieten interessante Vergleiche:

*) Prestel, »Der Boden Ostfrieslands«, Emden 1872.

**) von Hoff, Natürliche Veränderungen I. 312.

	Ems-Delta. (von Dr. Sauerwein, Hannover)	Nil-Delta. (von Lassargnac)	Nil-Delta. (von Horms)
Kieselerde	55,40 pCt.	42,50 pCt.	54,585 pCt.
Alaunerde	9,26 »	24,25 »	11,655 »
Eisenoxyd	7,13 »	13,65 »	15,215 »
kohlensaurer Kalk	9,82 »	3,85 »	3,717 »
schwefelsaurer »	—	1,20 »	0,245 »
phosphorsaurer »	0,44 »	—	1,912 »
Wasser	5,39 »	—	5,920 »
kohlensaure Magnesia	3,11 »	0,05 »	0,762 »
organ. Substanz (Glühverlust)	9,44 »	2,80 »	5,071 »
Kochsalz	Spur »	Rest: Hydratwasser	(0,553 » Natron), (0,365 » Kali).

Durch die Massenablagerung des Schlammes einerseits, sowie andererseits durch die vorgeschobenen natürlichen Bollwerke, aus der Reihe dünengeschützter Inseln bestehend, die sich wie eine Perlenschnur längs der deutschen Nordseeküste hinziehen, gewinnt diese einen ganz eigenartigen Charakter. Während bei Hochwasser (dem höchsten Stande der Flut) Alles bis an die mit Flechtwerk von Stroh beschickten hohen Deiche mit Wasser bedeckt ist, die Inseln mit ihren weißen Dünenhäuptern im Sonnenlichte blinken und vom Festlande kaum einen Büchsenschuß weit entfernt zu sein scheinen, wird bei eintretender Ebbe die ganze, oft Stunden breite Fläche zwischen dem Festlande und den Inseln nach und nach vom Wasser entblößt, mächtige Schlammfelder, durchschnitten von kleinen Wasserrillen (Balgen genannt) dehnen sich aus, spiegelblank, soweit das Auge reicht, und nur der kundige Insulaner weiß den gefahrvollen, gewundenen Weg zu finden, der ihn ohne Boot und trockenen Fußes (wenn auch nicht wörtlich verstanden) zum Festlande führt. Kleine Fahrzeuge, die sogenannten Wattschiffe, Fischerschaluppen und schlanke Segelböte, beleben bei Hochwasser die während des Sommers und bei hellem Sonnenscheine eigenthümlich interessante Scenerie. Sorgfältig achten die größeren Schiffe auf die ausgelegten Tonnen und ausgesteckten Baaken (in den Schlamm gesteckte strauchartige Stangen), die ihnen das Fahrwasser anzeigen. Als die Franzosen 1870 mit ihrer Kriegsflotte in die Nähe unserer Küste kamen, wunderten sie sich nicht wenig, daß sie nirgends Landungsstellen finden, nicht einmal ein größeres Boot, ohne Gefahr auf dem Schlamme sitzen zu bleiben, zum Recognosciren entsenden konnten.

Freilich waren die Leuchtfeuer ausgelöscht, die Landmarken umgestürzt, die Tonnen und Baaken aufgenommen oder versenkt; wehe dem großen Schiffe, welches sich zu nahe an die Küste gewagt hätte, oder vom Sturme dahin getrieben worden wäre.

Die Trümmer des Excelsior, eines großen englischen Dampfers, der 1862 auf dem Juistar-Riffe strandete, und ein großer Mast mit einer Querstange (Brahmstange), auf der Höhe von Norderney wie ein Kirchhofskreuz aus den Wellen ragend, zeigen noch heutigen Tages das Grab von Schiff, Ladung und Mannschaft.

Die topographischen Verhältnisse der Küsten und des Meeresgrundes spielen bei der telegraphischen Verbindung zweier durch Meere getrennter Länder eine höchst wichtige Rolle.

Während felsiger, kantiger Abfall der Ufer die submarinen Kabel, besonders bei starker Strömung, der Zerstörung durch Reibung aussetzt, seichter und sandiger Grund, seiner vielfachen und bedeutenden Veränderungen wegen, ein Wiederauffinden des Kabels bei eintretenden Beschädigungen von vornherein ausschließt: gestattet eine mittlere Tiefe, wie sie die Nordsee zwischen den sie begrenzenden Ländern, namentlich zwischen England und Deutschland, bietet, die Anwendung starker Tiefsee-Kabel, die bei nicht zu großer eigener Schwere bequem zu legen sind und gewöhnlichen mechanischen Einflüssen hinreichenden Widerstand entgegensetzen.

Wenn irgend thunlich, sind die Fahrwasserstraßen zu vermeiden, weil die hier etwa ankernden und bei Sturm vor Anker treibenden Fahrzeuge die Kabel beschädigen, sie durch Aufholen der Anker zerreißen oder, falls die Kabel stark genug, um dem Zuge genügenden Widerstand entgegenzusetzen, sie einfach kappen.

Das älteste Telegraphen-Kabel an der deutschen Küste, im Jahre 1858 vom 25. bis 28. Juni durch den in der Telegraphie rühmlich bekannten Ingenieur Frischen zwischen Finkenpolder und der Insel Norderney gelegt, ist noch heutigen Tages, nachdem es zweimal durch Eisgang beschädigt und bedeutenden Reparaturen unterworfen worden, als ein Theil der Leitung 440 im Betriebe und leistet noch gute Dienste. Es ist einadrig (die Leitung wird durch eine Litze von 4 Kupferdrähten gebildet), hat einfache Guttapercha-Umpressung, eine dünne, einen Faden starke Hanfgarn-Rundwickelung, 12 Stück knapp 2 mm. starke Schutzdrähte, einen Gesammtdurchmesser von 1,3 cm. und eine Länge von 14 Kilometer.

Ein gelegentlich der Reparatur im Jahre 1869 herausgeschnittenes Stück zeigt die Schutzdrähte bedeutend von Seewasser angegriffen.

Im selben Jahre wurde von der Submarine Telegraph Company die erste unterseeische Verbindung zwischen England und Deutschland hergestellt. Am 31. Oktober 1858 begannen zwei englische Dampfer, der Schraubendampfer William Cory, 1300 Tons, 62,5 Meter lang, 5,94 Meter Tiefgang, und der Raddampfer Reliance, 3,125 Meter Tiefgang, die Legung des Kabels von Cromer an der Küste Norfolks, erreichten am 2. November die Insel Borkum und am 4. November ½12 Uhr Nachts die Emdener Schleuse. Am 5. November 4 Uhr Morgens wurde das Kabel an Land gebracht und die erste Depesche mit Cromer gewechselt.

Das Kabel war 280 englische Meilen lang, hatte zwei 4litzige Adern mit doppelter Guttapercha-Umpressung, neben die behufs Herstellung eines annähernd runden Querschnitts als Füllung 2 getheerte Hanftrensen gelegt waren, sowie eine spiralförmige Umwickelung von getheertem Hanfgarn, eine Umhüllung von 12 Stück je 5 mm. starken Eisendrähten und einen Gesammtdurchmesser von 2,6 cm. Es zeigte von vornherein bedeutende Isolationsfehler, arbeitete sehr bald höchst mangelhaft und machte große Reparaturen erforderlich.

Man hatte, wie Schreiber dieses späterhin persönlich aus dem Munde der englischen Beamten und Ingenieure hörte, aus Mangel an Erfahrung, und daher theils entschuldbar, bedeutende Fehler gemacht. Die Fabrikation sei nicht gehörig überwacht worden, man habe in einem bei der ersten Reparatur herausgeschnittenen Stücke einen zwischen den Schutzdrähten hindurchgetriebenen eisernen Stift gefunden und vermuthe, daß Konkurrenzneid die bei der Fabrikation oder Legung beschäftigten Arbeiter bestochen habe.

Thatsache ist, daß das Kabel sich zu schwach erwies, und daß die Guttapercha-

Umpressung, an vielen Stellen excentrisch, die Kupferadern in die gefährliche Nachbarschaft der Eisenumhüllung gerückt hatte.

Ferner erfolgte die Legung mit übertriebener Hast, weil man bei der vorgerückten Jahreszeit schlechtes Wetter fürchtete; man wählte eine Linie zu nahe der holländischen Küste, auf welcher der Meeresgrund zu großen Veränderungen durch bewegliche Sandbänke unterworfen war, und endlich zwischen Borkum und Emden unbegreiflicherweise die Ems-Fahrwasserstraße.

Häufige Beschädigungen auf letztgenannter Strecke, welche die Einschaltung eines 30 englische Meilen langen neuen Kabelstücks erforderlich machten, waren die Folgen jener unglücklichen Wahl, so daß endlich, bei abermaligem Eintritte einer Unterbrechung im Herbst 1862, das Kabel aufgegeben wurde. Dies verunglückte Unternehmen mußte daher als Lehre für spätere Fälle betrachtet werden.

Ein Vergleich mit dem im Jahre 1866 via Norderney durch den Unternehmer Reuter gelegten 4adrigen Kabel zeigt uns die inzwischen durch jene und andere Erfahrungen gemachten Fortschritte.

Bei diesem hat jede Ader einen 7litzigen Kupferdraht als Leiter, 3fache Guttapercha-Umpressung, eine starke Zwischenlage getheerter Hanftrensen, so daß der innere Durchmesser bis zu den Schutzdrähten 2,3 cm., während der Totaldurchmesser 4,5 cm. beträgt; die Schutzdrähte bestehen aus 12 Stück 7 mm. starken Eisendrähten, die durch eine Umwindung von Hanfgarn über einer Schicht von Clarks-Compound vor unmittelbarer Berührung mit dem Wasser geschützt sind.

Für dies Kabel wurde der östlichste Punkt Englands, Lowestoft, als Landungspunkt gewählt, man blieb nach vorhergegangener, sorgfältiger Lothung in möglichst tiefem Wasser, 11—22 Faden (20,625—41,25 M.), ging in fast gerader Linie unter dem 53,50 Grade bis auf die Höhe von Norderney, von hier durch das Seegatt an den Südstrand der Insel zu einem Kabelhause.

Das Kabel passirt hier einen Platten- und einen Varley'schen Blitzableiter, geht auf dem Einführungswege zurück, wendet sich, 200 Schritte vom höchsten Flutpunkte ab gerechnet, im rechten Winkel nach Südwesten, längs dem Norderneyer Strande durch das Busetief und erreicht 300 Schritte westlich vom Fährhause den Norddeich. Hier beginnt das Landkabel, welches, nachdem es in Norden behufs Untersuchung eingeführt, mittelst Ueberführungssäule an die oberirdischen Leitungen nach Emden anschließt. Das Kabel vermittelt den telegraphischen Verkehr »via Norden«; die 4 Leitungen tragen die Nummern 60 bis 63 und dienen zu direkter Korrespondenz zwischen Hamburg—London (62), Bremen—London (61) und Emden—London (63), während Nr. 60 einen Theil der indo-europäischen Linie Bombay—Teheran—Kertsch—Berlin—London ausmacht.

Das Kabel hat einen Normal-Drahtwiderstand von 2822 S. E. (inkl. Landleitung Emden—Norden).

Das im Jahre 1871 gelegte Kabel der Vereinigten deutschen Telegraphen-Gesellschaft unterscheidet sich von dem eben beschriebenen durch stärkere Dimensionen, eine kreuzweise Bekleidung von Hanfgarn und einen doppelten Bezug von Clarksmasse. Es hat 5,7 cm. Durchmesser und 10 mm. starke Schutzdrähte. Die Kupferlitzen wiegen 107 Pfund (53,5 Kilo) per Knoten, die dreifache Guttapercha-Umpressung ist nach W. Smith'schem System zubereitet, abwechselnd mit 3 Bezügen von Chattertonmasse aufgelegt und wiegt im Ganzen 140 Pfund (70 Kilo) per Knoten. Es nimmt von England aus denselben Weg wie das vorhin beschriebene,

wendet sich indeß, auf der Höhe von Borkum angekommen, in großem Bogen nach Südost, durchschneidet die Insel in der Richtung von Nordwest nach Südost und erreicht das südlich vom Ostlande am sogenannten Hoop erbaute Kabelhaus, ist hier direkt durch Löthstelle verbunden, geht von hier über den Nordsteert, die große Sandbank (den sog. Randzel-Sand), bis zur Oster-Ems in die Leybucht, mündet bei dem kleinen Hafenorte Greetsiel, unmittelbar am Deiche in das dortige Kabelhaus, passirt die Blitzableiter und geht in dem 10 Minuten entfernten Greetsiel mittelst Ueberführung in vier oberirdische Leitungen über, welche vom Emdener Stadtthore an mittelst Landkabels in die Gesellschaftsstation zu Emden eingeführt sind.

Die Linie führt die Bezeichnung »via Borkum« und dient dem direkten deutsch-englischen bz. dem amerikanischen Verkehre. Zu dem Zwecke sind 3 Leitungen in das Subm. Telegr. Office, die vierte aber in das Anglo-European-Telegraph-Office zu London eingeführt, während auf dem Telegraphenamte zu Emden 2 Leitungen auf Endstation, eine Leitung auf Uebertragung zwischen Berlin-Börse und London-Börse (von 11 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags) und endlich die 4. Leitung ebenfalls auf Uebertragung (Wien — London) geschaltet sind.

Das Kabel hat eine Länge von 55,05 Meilen = 223,5 Knoten, ist mit stärkeren Küstenenden von je 20 Knoten Länge versehen, hat einen mittleren Drahtwiderstand (Kabelhaus Greetsiel-Lowestoft gemessen) von 2692 S. E.

Seit seiner Legung ist es einmal, und zwar am 17. März 1872, 40 englische Meilen von der englischen Küste entfernt durch ein gesunkenes Schiffswrack zerrissen worden; erst volle 8 Wochen später, am 17. Mai, gelang es, das Kabel aufzufischen und zu spleißen.

Die Messungen mit dem Universal-Galvanometer ergaben für alle 4 Adern ein und dasselbe Resultat von 2300 S. E. Drahtwiderstand; rechnet man für die Kabelleitung 50 S. E. per Meile, so mußte der Fehler auf der 40. englischen Meile von Lowestoft liegen, was sich in Wirklichkeit als richtig herausstellte.

Der Krieg mit Frankreich brachte neben den großartigen Errungenschaften auch die von Schiffern, Badegästen und dem Verein für Rettung Schiffbrüchiger lang ersehnte telegraphische Verbindung der Inseln Borkum und Juist mit dem Festlande.

Mitten im Kriege, im Herbste 1870, wurde das sogenannte Kriegskabel innerhalb weniger Tage zwischen Borkum und Norderney gelegt und hier mit der Leitung 440 verbunden.

Im Jahre 1874 endlich sind auch die übrigen ostfriesischen Inseln Baltrum, Langeooge, Spiekeroog mit dem Festlande durch ein Kabel von Neuharlingersiel bis Norderney über jene Inseln, ferner Wangeroog*) mit Carolinensiel durch besonderes Kabel und endlich der Weserleuchtthurm über Fedderwarden mit Wilhelmshafen durch ein neues Kabel verbunden, während das alte seiner unvortheilhaften Lage und der dadurch bedingten unausgesetzten Störungen wegen vorläufig außer Betrieb gesetzt worden ist.

Es scheint natürlich, daß man die kostbaren Telegraphenkabel gegen Beschädigung nach Möglichkeit zu schützen sucht, da neben dem Verluste durch Betriebsstockung die Wiederherstellungen zeitraubend und kostspielig sind. Die oben erwähnte Wiederherstellung des Kabels der »Vereinigten Deutschen Telegraphen-Gesellschaft« hat

*) Während des Krieges 1870/71 ist bereits ein Kabel schwächerer Konstruktion Wangeroog — Carolinensiel gelegt worden, welches gegen das oben angegebene stärkere ausgewechselt wurde. D. R.

beispielsweise 105,000 Mark gekostet, ein nothwendig gewordenes neues Kabel von der Länge einer englischen Meile eingerechnet.

An den nicht zu umgehenden Stellen, wo ein Kabel das Fahrwasser kreuzt, oder eine Strecke längs desselben fortläuft, hat man die Lage des Kabels durch Auslegung von Schutzzeichen in der Weise gekennzeichnet, daß man an jeder Seite der Kabellinie auf dem Wasser schwimmende hölzerne oder eiserne Tonnen (sogenannte Boyen) oder starke, massive Hölzer (sogenannte Treibbalken) ausgeworfen, eine Warnungstafel auf See, an diesen Stellen nicht zu ankern. Wo dagegen schroffer Abfall des Fahrwasserufers, hoher Seegang und starke Strömung die Auslegung solcher Zeichen unthunlich machen, sucht man durch sogenannte Kaaps, Baaken, die auf nahe gelegenen Sandbänken oder auf dem Festlande aufgestellt werden, den Schiffern die Richtung der Kabellinie anzugeben, wozu selbstverständlich, wenn feststehende Landmarken, wie Leuchtthürme, Kirchthürme, Baaken, hervorragende Dünen rc. in der Nähe fehlen, zwei feste Punkte gehören; es wird dann die Aufstellung zweier solcher Kaaps in einiger Entfernung von einander für jede gefährdete Stelle erforderlich.

Die Boyentonnen sind aus Eisenblech von 4 bis 5 mm. Stärke birnförmig gestreckt, an beiden Enden spitz zulaufend in einer lichten Weite von 1,05 Meter und einer lichten Höhe von 1,80 Meter gefertigt, tragen an dem einen Ende ein durch Schrauben und Muttern befestigtes eisernes T von 0,55 Meter Höhe, an dem anderen Ende einen mit der Tonne fest verbundenen Arm von 6 cm. Stärke und 70 cm. Länge. Letzterer hat ein rundes Auge von 9 cm. lichter Weite, welches die 16 bis 25,50 Meter lange Kette aufzunehmen bestimmt ist. Dreimaliger Oelfarbenanstrich, der jährlich erneuert wird, schützt das Eisen vor zu raschem Rosten. Der Preis einer solchen Boye stellt sich auf 312 Mark.

Die Treibbalken sind 3,75 Meter lange und mindestens 0,40 Meter im Durchmesser haltende norwegische sogenannte Wurzelhölzer, die zähen, knorrigen und astreichen Stammenden der Pinus sylvestris, die in den norwegischen Wäldern der höheren Gebirgstheile in dieser, eigentlich verkrüppelten Gestalt häufiger vorkommen; sie vereinigen Dauerhaftigkeit mit geringer spezifischer Schwere, treiben also hoch aus dem Wasser und setzen der kaum glaublichen zerstörenden Kraft des bewegten Wassers einen verhältnißmäßig größeren Widerstand entgegen, als geschnittene glatte Hölzer von gleichem Durchmesser, welch letztere außerdem sich ungleich theurer stellen. Erstere kosten 27 Mark pro Stück.

Die Treibbalken werden mit 5,2 cm. breiten, 1,3 cm. starken und 8,2 cm. langen eisernen Bügeln beschlagen, die an jeder Seite ein Auge bilden, wovon das eine zur Befestigung der Kette, das andere zum Ausheben aus dem Wasser dient. Der Beschlag kostet 12 Mark.

Die Tonnenboyen werden erst bei offenem Wasser, gewöhnlich in der ersten Hälfte des Monats März ausgelegt, dafür die Treibbalken, welche vom November an den Winter über draußen gelegen haben, eingezogen, getrocknet, neu getheert und am freien Ende mit weißer Oelfarbe gestrichen, um im nächsten Winter wiederum an die Stelle der Sommerzeichen zu treten.

Die Nothwendigkeit der halbjährlichen Auswechselung der Seezeichen erhellt aus dem Umstande, daß die Hölzer bei längerem Ausliegen sich voll Wasser saugen, zu schwer werden, also zu flach treiben, und ihren Zweck, ein möglichst weit erkennbares Zeichen zu bilden, verfehlen würden, wogegen die eisernen Tonnen den heftigen

Stürmen, der im Winter stärkeren Wasserbewegung und besonders dem Eisgange nicht zu widerstehen vermöchten, von der Kette abgerissen und in See getrieben, oder leck geschlagen und auf Nimmerwiedersehen versinken würden.

Die Ketten werden aus bestem, vorher durch Recken und Klopfen gehörig geprüftem westfälischen Eisen von 2,5 cm. Stärke in gewöhnlicher Oehrform — O — von 25,5 cm. Länge per Kettenglied zusammengeschmiedet, sie tragen an einem Ende ein sogenanntes Wirbelpotje, das zur Befestigung der Kette an der Tonne bz. dem Treibbalken dient und derart in das Auge faßt, daß die beiden Flächen auf einander passen, um die Reibung zu verringern, an dem anderen Ende, dem sogenannten Kapitelstock, einen soliden eisernen Arm, der die durch den Grundstein gezogene Kette an dem Herausschlüpfen hindert. Ketten von 25,5 Meter Länge kosten 84 Mark.

Die Grundsteine endlich sind aus einem festen Stücke gehauene Sandsteinwürfel von ungefähr 0,31 Kubikmeter Inhalt, 500 Kilo Gewicht, ohne Risse und Sprünge, in der Mitte mit einem durchgebohrten Loche zur Aufnahme der Kette versehen, sie werden aus den Bentheimer Steinbrüchen gut und preiswürdig bezogen. Ein Grundstein kostet franko Emden Bahnhof 15 Mark.

Was endlich die dritte Art der Bezeichnung durch Kaaps anbelangt, so finden wir solche für das Kabel Norderney — Borkum auf dem Norderneyer Strande und und zwischen Juist — Borkum auf der großen Sandbank, dem sogenannten Memmert, aufgestellt. An beiden Stellen, im Norderneyer Seegatt sowohl, als in der Osterems, war eine Bezeichnung mittelst treibender Zeichen wegen starken Stromes und hohen Seeganges unthunlich, man wählte daher diejenige durch Kaaps, um so mehr, da die genannte Sandbank, welche nur bei höchster Flut vom Wasser bedeckt wird, sowie der Norderneyer Strand passende Aufstellungsorte darboten.

Ein solches Kaap besteht aus einem 10 Meter langen Maste, der auf ein hölzernes Kreuz gestellt, von vier Streben gehörig geschützt und auf 8,20 Meter Höhe mit einem 1,20 Meter Durchmesser haltenden, aus ostindischem Rohre geflochtenen schwarz lackirtem Korbe versehen wird. Der Mast trägt einen Kopfbalken in Form eines T, wird zu erhöhter Sicherheit mit zwei gewöhnlichen Drahtankern versehen; und endlich, um Unterspülen des Kreuzes zu verhüten, wird dieses mit zwei 500 Kilogramm schweren Steinen belastet.

Die Kaaps, aus bestem Holze verfertigt, kosten Alles in Allem pro Stück etwa 210 Mark.

Schließlich sei es noch gestattet, einer von der Königlichen Seebauverwaltung neuerdings angewandten Betonnung zu erwähnen, die sich bei dem im letzten Winter besonders starken Eisgange auf der Ems vorzüglich bewährt hat.

Man hat nämlich die hölzernen Treibbalken durch eiserne Röhren von derselben Form ersetzt.

Diese Boye treibt vorzüglich, mit $\frac{2}{3}$ ihrer Länge und über 1 Meter hoch aus dem Wasser. Sehr beweglich, setzt sie dem Wellenschlage und dem Eisgange nur geringen Widerstand entgegen. Sie taucht rasch unter, um ebenso rasch wieder auf die Oberfläche zurückzukommen, und über ihren glatten Körper schiebt sich das Eis, ohne sie selber zu schädigen, hinüber. Mehrere Tonnen der Seebauverwaltung sind im letzten Winter durch den Eisgang von ihren Ketten geschlagen worden und verloren gegangen, während die eisernen Balken sich sämmtlich gehalten haben.

Einen weiteren Vortheil gewährt die Verwendung solcher Zeichen durch die jährlich nur einmal nothwendige Auswechselung, welche, wenn auch nicht absolut

erforderlich, doch aus dem Grunde wohl rathsam sein möchte, um bei dieser Gelegenheit die Ketten, die in Zeit von 3 Jahren zu verschleißen pflegen, einer gründlichen Prüfung zu unterziehen, die ein Jahr treibenden Bojen dagegen zum Lagerort zu nehmen, um sie hier nachsehen, neu verkitten und streichen zu lassen.

Die Vereinfachung der ganzen Kabelschutz-Angelegenheit durch Verwendung einheitlicher Zeichen, sowie endlich der gegen die eisernen Tonnen (312 Mark) bedeutend geringere Preis von 144 Mark, werden den eisernen Treibbalken vermuthlich bald allgemeinen Eingang verschaffen.

---

73. Eisenbahnen in Central-Asien.

Als Ergänzung der bereits früher*) in diesen Blättern gebrachten Mittheilungen über die Projekte zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Ostasien wird es den Lesern des Postarchivs nicht ohne Interesse sein, von weiteren Plänen zur Aufschließung Central-Asiens durch Eisenbahnen Kenntniß zu erhalten, welche gegenwärtig der russischen Regierung zur Begutachtung vorliegen. Wir lassen daher in Nachstehendem einige Angaben über diesen Gegenstand folgen, welche der englischen Bearbeitung einer ursprünglich in dem »Russischen Invaliden« veröffentlichten Abhandlung des Kaiserlich russischen Regierungs-Geographen Oberst Venjukoff entlehnt sind.

Das erste der Projekte besteht darin, eine Eisenbahnlinie von einem Punkte Transkaukasiens durch Persien und Beludschistan zur Mündung des Indus zu führen, welche eine Länge von etwa 3500 Werst (etwa ebensoviel Kilometer) haben würde. Als Vorzüge dieser Linie werden folgende hervorgehoben: sie würde die nächste Verbindung zwischen Indien und den europäischen Meeren darstellen, nur fruchtbare und gut bewässerte Gegenden berühren und die reichen transkaukasischen und kaspischen Provinzen Persiens für den Weltmarkt eröffnen. Auch könnte sie unter Vermeidung großer Ströme oder mächtigerer Bergrücken angelegt werden. Dagegen würde es nicht zu vermeiden sein, die Linie auf mehr als 700 Werst durch ein sumpfiges, von reißenden Gewässern durchschnittenes Gebiet am Südgestade des Kaspi-Sees hinzuführen, wo kostspielige Brücken- und Dammbauten die Anlegungskosten sehr erheblich steigern würden, der Unterhaltungkosten gar nicht zu gedenken. Dazu kommt die Unsicherheit weiter Strecken in Chorassan und Beludschistan; auch müßten Herat und Candahar, wo Europäer nicht zugelassen werden, durch einen weiten Umweg umgangen werden. Aus diesen Gründen dürfte für jetzt an die Ausführung dieses Projekts noch nicht zu denken sein; immerhin liegt jedoch eine Herstellung der Linie in ferner Zukunft nicht außer der Möglichkeit.

Mittelst der zweiten projektirten Linie wird eine Verbindung des Ostufers des Kaspi-Sees mit Indien ins Auge gefaßt. Zur Ausführung des Planes sind zwei verschiedene Strecken in Vorschlag gebracht; entweder soll nämlich die Linie dem Laufe des Attrek**) bis Meshed***) folgen oder von Krasnovodsk im transkaspischen Gebiet des russischen Turanien beginnend, über Kizil-Arvat und an den nördlichen

---

*) Jahrgang 1874 des Postarchivs Nr. 12 S. 376.

**) Grenzfluß zwischen Turanien und Persien.

***) Stadt im nordöstlichen Persien, nahe den Grenzen von Turan und Afghanistan.

Abhängen des Keit-Day*) entlang, durch ein gut bewässertes, völlig bewohnbares, überdies wegen der turkomanischen Forts verhältnißmäßig sicheres Gebiet bis zum Thale des Gerirud führen, wo eine Vereinigung mit der ersten Linie erfolgen könnte; von diesem Punkte an würde sich die Bahn in der Richtung der Attrek-Linie bis zur Indus-Mündung fortsetzen. Es liegt auf der Hand, daß Rußland an der Herstellung dieser Linie, die durch Ausführung von Zweigbauten nach Balkt**), Maimane***) und dem oberen Oxus noch erhöhte Bedeutung erlangen könnte, großes Interesse haben muß, da dieselbe an der natürlichen Grenze seiner turanischen Besitzungen hinführt. Für den internationalen Verkehr aber könnte sie schon aus dem Grunde keine größere Bedeutung gewinnen, weil Güter aus Indien am Kaspischen Meere umgeladen werden müßten.

Auch der dritten Linie, welche sich auf russisches Gebiet beschränkt und Krasnovodsk (siehe oben) mit Chiwa verbinden will, wird eine günstige Aussicht für die Zukunft nicht zuzusprechen sein. Zwischen den beiden, in fruchtbarer und kulturfähiger Gegend gelegenen Endpunkten dehnt sich der Weg über 1100 Werst, dem alten Flußbette des Amu-Darya folgend, durch eine sandige, wasserarme Steppe hin. Eine Erweiterung der Oase bei Chiwa und die Hoffnung, damit einen neuen lohnenden Markt für europäische Produkte zu finden, würde von dem sehr unwahrscheinlichen Umstande abhängen, daß es gelänge, den Usba, jenes erwähnte frühere Flußbett des Amu-Darya, wieder genügend mit Wasser zu füllen. Auch strategisch hat die Linie für Rußland keine Bedeutung, da die Angriffslinien gegen Chiwa nach Norden, nicht aber gegen den Westen hin liegen. Die Verlängerung der Linie über Chiwa hinaus nach Osten, etwa bis Buchara oder Samarkand, ist bei der natürlichen Beschaffenheit des dazwischen liegenden Landes, das ein wasser- und menschenarmes Steppengebiet ist, außer Frage. Aus allen diesen Gründen läßt sich mit ziemlicher Zuversicht schließen, daß Krasnovodsk nie der Ausgangspunkt einer Eisenbahnverbindung zwischen Rußland und dem Flußgebiet des Amu und Syr sein wird.

Die vierte Linie wurde von Baranowski vor etwa zwei Jahren entworfen. Sie beginnt bei Saratow (dem östlichsten Endpunkte des russischen Eisenbahnnetzes) und setzt sich in südsüdöstlicher Richtung, den Ural und Emba überschreitend, bis Chiwa fort, von wo aus sie, dem Laufe des Oxus folgend, bis Balkh am Nordabhange des Hindukusch führen soll. Es war vorgeschlagen, diese Linie, welche von Saratow bis Balkh eine Länge von 3100 Werst haben würde, zu einer internationalen zu machen, den Hindukusch mit einem Tunnel zu durchbrechen und Atak im Pundschab über das Thal des Kabul zu erreichen. Aber auch dieses Projekt wird sich einer ernsten Prüfung gegenüber nicht aufrecht erhalten lassen. Obwohl die kürzeste Verbindungslinie zwischen den russischen und indischen Eisenbahnen in ihrer gegenwärtigen Entwickelung, berührt dieselbe in ihrer ungeheueren Ausdehnung doch nur an drei Punkten dichter bevölkerte Gegenden, von welchen aus auf den Zugang von Reisenden und Frachtgütern zu rechnen wäre, nämlich bei Saratow, Chiwa und in Afghanistan. Ueberdies wird sie, weil hauptsächlich russisches Gebiet durchschneidend, den englischen Waarenverkehr schwerlich an sich ziehen, nachdem der Suezkanal zur Thatsache geworden ist.

*) Grenzgebirge gegen Persien.
**) Handelsstadt in Turkestan.
***) Handelsstadt in Afghanistan.



Gleiches läßt sich von den Projekten der Herren Lesseps, Barraud und Anderer sagen; es ist möglich, daß die Engländer ihnen für den Reiseverkehr vor dem beschwerlichen Seewege den Vorzug geben würden. Der Reisenden sind indeß so wenige, daß ihre Zahl entfernt nicht ausreichen würde, um die Kosten eines so großartigen Unternehmens aus den Einnahmen des Personenverkehrs zu decken.

Wenden wir uns weiter nach Nordosten, so stoßen wir auf ein Gebiet, das mit Vorliebe von Projektenmachern aufgesucht worden ist. Eine große Zahl von imaginären Linien ist bereits durch die Kirgisensteppe nach Turkestan geplant worden, im Wesentlichen nach drei Richtungen hin:

a) Orenburg, Kasalinsk (nahe der Mündung des Syr in den Aral), Taschkend;
b) Orenburg, Turgai, Djulek, Taschkend;
c) Jekaterinburg, Troizk, Djulek, Taschkend.

Von diesen Linien ist die unter a. bezeichnete die kürzeste zwischen den Ufern des Ural und Syr und auch dem Aralsee nahe genug, um eine bequeme Verbindung nach dem Mündungsgebiet des Amu herzustellen. Diese Linie, welche sich als eine Fortsetzung der bereits bestehenden Moskau-Orenburger Eisenbahn darstellen und eine Länge von etwa 870 Werst haben würde, könnte als eine überaus vortheilhafte bezeichnet werden, zumal sie verhältnißmäßig weite Strecken kolonisationsfähigen Landes durchschneidet, wenn nicht ein Uebelstand vorhanden wäre, der sie eigentlich jedes praktischen Werthes beraubt. Es ist dies der Umstand, daß 400 Werst der projektirten Strecke durch die ihres losen Triebsandes wegen berüchtigte, völlig unfruchtbare Wüste Karakum führen, wo weder Brenn- noch Baumaterial, weder Wasser noch Steine herbeizuschaffen sein und die Anlage, Instandhaltung und Reparatur der Strecke unermeßliche Summen erfordern würden. Um dieses schwerlich zu überwindende Hinderniß zu vermeiden, ist die unter b. erwähnte Linie in Vorschlag gebracht worden. Diese Linie, welche die Kasalinsk-Linie nur um 130 Werst an Länge übertrifft, dürfte sich von allen vom Uralfluß ausgehenden Bahnprojekten am meisten zur Ausführung eignen. Bis nach Jurgai hin (270 Werst südöstlich von Orsk) ist das Land entweder kultivirt oder doch kulturfähig, weil fruchtbar und wohlbewässert, stellenweise sogar mit Wald bedeckt. Auf der ganzen Linie finden sich nur 90 Werst wasserlosen Gebiets, dagegen ist Kohle in den Thälern des Turgai und des Djilantschik in Fülle vorhanden. Ueberdies würden Zweiglinien von Jekaterinburg und Troitzk nach Urkatsch leicht herzustellen sein, vermittelst deren die Mineralschätze des Ural südwärts, und das Steinsalz von Urkasch, die Baumwolle Turkestans und das Talg der Steppe nordwärts befördert werden könnten. Freilich darf, so vortheilhaft diese Linien*) in vielen Beziehungen sein würden, andererseits nicht vergessen werden, daß dieselben sämmtlich Steppenlinien sein, d. h. unbewohnte Gegenden ohne Frachtverkehr durchkreuzen und den für den Verkehr so hinderlichen Schneestürmen ausgesetzt sein würden. Gleichwohl kann nicht in Abrede gestellt werden, daß Rußland diese Linien herstellen muß. Es bedarf derselben, um Turkestan im Zaume zu halten, welches sonst mit Truppen anzufüllen sein würde, deren Unterhalt von Tag zu Tag kostspieliger wird.

*) Die Linie Orenburg-Urkatsch würde eine Länge von 560 Werst, diejenige von Urkatsch-Taschkend eine solche von 1440 Werst und die Linie Jekaterinburg-Urkatsch endlich eine solche von 635 Werst haben.

Für die Kosten wird Rußland in der Belebung des Handels mit Central-Asien eine Entschädigung finden, obwohl es natürlich immerhin höchst wünschenswerth bleibt, die Ausgaben so niedrig als möglich zu halten. Zu den durch solche Rücksichten bedingten Eigenthümlichkeiten der projektirten Bahnanlage werden insbesondere gehören: geringe Spurweite und leichte Bauart der Transportmittel, Festsetzung einer thunlichst geringen Zahl von Stationen und Einführung der kirgisischen Filzzelte an Stelle der massiven Wärterhäuser in der Steppe. Der Wunsch, die Ausgaben so viel als möglich herabzusetzen, hat die Anhänger des Unternehmens in zwei Lager getheilt: in solche, welche die Jekaterinburg-Troitzk und solche, welche die Orenburger Linie befürworten; doch ist es schwer, bei dem Mangel eingehender Vorarbeiten sich bestimmt für ein Projekt zu entscheiden. Soviel steht allerdings wohl fest, daß die Orenburg-Taschkend-Linie sowohl von strategischer wie kommerzieller Bedeutung ist, während die Strecke Jekaterinburg-Taschkend im Wesentlichen nur die Handelsinteressen fördert. Letztere Linie wird, wenn erst die sibirische Eisenbahn über den Ural hergestellt ist, ein Defizit kaum aufzuweisen haben, wogegen die erstgenannte Strecke unzweifelhaft kostspieliger sein dürfte, Rußland jedoch bei einer politischen Krisis im centralen Asien voraussichtlich höchst wichtige Dienste leisten wird. Immerhin müßte die Strecke Orenburg-Taschkend die Hauptlinie, die Strecke Jekaterinburg-Urkatsch dagegen nur eine Abzweigung derselben darstellen. Die erstere wird daher auch von der Regierung, die letztere, als die voraussichtlich einträglichere, dagegen von Privatpersonen herzustellen sein, und zwar ohne Gewährleistung durch den Staat. Eine Entscheidung über diese Verhältnisse dürfte der Beschluß der von dem Verkehrsministerium eingesetzten Spezialkommission herbeiführen; doch wird, allem Anscheine nach, mit dem Bau der Orenburg-Urkatsch-Linie wohl noch in diesem Jahre begonnen werden.

Ueber den Vorschlag zum Bau einer Eisenbahn von Taschkend über Akmolinsk, Semipalatinsk und Wernoi nach der Dsungarei, ebenso über die Projekte zur Herstellung von Linien in Sibirien, die zunächst noch von der Vollendung der europäisch-sibirischen Linie abhängig sind, dürfen wir hier hinwegsehen, da dieselben für jetzt noch kein näher liegendes Interesse haben. Dagegen wollen wir hier noch kurz der Einwände Erwähnung thun, mit welchen sich Oberst Venjukoff gegen die Projekte von Lesseps ꝛc. wendet, deren, wie bereits erwähnt, schon früher in diesen Blättern gedacht worden ist.

Die Projekte der Herren Lesseps und Barraud dürften kaum ernstlich aufrecht erhalten werden können. Es genügt hier, darauf hinzuweisen, daß Lesseps den Himalaja und Thian-Schan durchkreuzen will, zu welchem Zwecke er nicht weniger als acht Tunnel durch Bergrücken von mehr als 10,000 Fuß Höhe anzulegen hat, während Barraud ein ganzes Netz von Eisenbahnen über Turkestan anlegt unter gleichzeitiger Bewässerung der Steppe, für welche allein er eine Anleihe von 180 Millionen Rubel fordert, auf Grund einer Schätzung, die überdies noch offenbar zu niedrig ist.

Um zum Schluß noch kurz das vorher Gesagte zusammenzufassen, wollen wir wiederholen, daß Rußlands Pläne für die Erschließung Central-Asiens durch Eisenbahnen sich für lange Zeit werden darauf beschränken müssen, ein Eisenbahnsystem herzustellen mit dem Mittelpunkt Urkatsch und mit den Endpunkten Orenburg, Jekaterinburg und Taschkend. Alle anderen Linien im Innern von Turkestan (wie etwa von Taschkend nach Kokand oder Samarkand) sind von lokaler Bedeutung, so lange

nicht das ganze Gebiet des Kaspischen und Aral-Beckens im russischen Besitz ist. Daß die russisch-asiatischen Linien je internationale werden könnten, ist sehr unwahrscheinlich, die europäisch-chinesische allein ausgenommen.

---

74. Briefe aus der libyschen Wüste.

Herr Professor Karl A. Zittel hat die Briefe, welche er als Mitglied der Rohlfs'schen Expedition während der Reise in die libysche Wüste (Dezember 1873 bis April 1874) an die Augsburger Allgemeine Zeitung gerichtet hat, in einem Bande gesammelt als besondere Schrift (München 1875) herausgegeben. Das Erscheinen dieses Buches giebt uns den erwünschten Anlaß, auf die Ergebnisse der von deutschen Forschern unternommenen Erforschung der libyschen Wüste in Kürze einzugehen.

Die wissenschaftliche Expedition, welche unter Führung des berühmten Afrikareisenden Dr. G. Rohlfs, von dem Botaniker Professor Dr. Ascherson aus Berlin, dem Geodäten Professor Jordan aus Carlsruhe, dem Geologen Zittel und dem Photographen Remelé zur Erforschung der libyschen Wüste unternommen wurde, ist durch den Vicekönig von Aegypten veranlaßt worden. Die ägyptische Regierung bediente sich in diesem Falle zum ersten Male deutscher Gelehrten für eine größere wissenschaftliche Forschungsreise, während bis dahin stets französischen und englischen Gelehrten der Vorzug gegeben worden war.

Es bedarf großer Umsicht und Erfahrung, zugleich aber auch ansehnlicher Geldmittel, um eine mindestens 20 bis 25 Köpfe starke Karavane in einem Landstriche, wo es an Allem gebricht, wo jedes Bedürfniß sorgsam vorher bedacht werden muß, Monate lang fortzubewegen und dabei arbeitsfähig zu erhalten. Vielleicht giebt es kaum einen Theil von Afrika, welcher dem Reisenden größere Hindernisse bereitet, als die unwegsame, vegetations- und wasserarme libysche Wüste.

Die Expedition begab sich mit der Eisenbahn von Alexandrien über Kairo nach Minieh und von dort auf einem von dem Vicekönig zur Verfügung gestellten Dampfboote nach der Hauptstadt von Oberägypten, Siut, dem eigentlichen Ausgangspunkte der Unternehmung. Dann folgte monatelanges Wüstenleben, Trennung von Civilisation und Europäerthum. Um einen Paß zum Eindringen in die libysche Hochebene zu finden, mußte die Expedition zwei Tage durch eine sterile Sandfläche von Siut bis nach Mer ziehen. Die Karavane konnte sich wegen des vielen Gepäckes nur langsam fortbewegen. Der nöthige Wasserbedarf wurde in 500 eisernen Wasserkisten, wie sie von Rohlfs überhaupt zum ersten Male verwendet worden sind, mitgeführt. Diese Wasserkisten waren im Innern 40,8 cm. hoch, 59 cm. lang und fast 20 cm. breit, aus Eisenblech gefertigt und innen glasirt, und enthielten durchschnittlich je 47 bis 48 Liter Wasser. Eine kleine, durch eine Schraube verschließbare Oeffnung diente zum Ablassen des Wassers mittelst eines Kautschukschlauches. Jedes Kameel trug zwei volle Wasserkisten, welche mit Palmbaststricken am Sattelholz angehängt waren. Das Wasser wurde zwar in den Behältern am Tage durch die Sonnenstrahlen fast bis zur Ungenießbarkeit erwärmt, in der Nacht kühlte es sich aber rasch ab, der beim Füllen unvermeidlich mit in die Kiste gebrachte Schlamm setzte sich zu Boden, so daß Morgens das Wasser an Frische und Klarheit wenig zu wünschen übrig ließ. Diese Art des Wassertransports bewährte sich im Laufe der Expedition

vortrefflich und hat den Beweis geliefert, daß Wassermangel fernerhin nicht mehr zu den unüberwindlichen Hindernissen des Wüstenlebens gehören wird.

Nächst dem Wasser bot die Fortschaffung von Kameelfutter (Bohnen oder Reis und Stroh) die Hauptschwierigkeiten dar. Zwei Drittheile sämmtlicher Kameele wurden durch die Fortschaffung von Wasser und Futter in Anspruch genommen.

Zehn Tage waren erforderlich, um von Der Maragh nach der Oase Farafreh zu gelangen; auf dieser ganzen Strecke wurde weder eine Ansiedelung, noch Trinkwasser angetroffen. Diese lange, vollkommen wasserlose Strecke läßt es erklärlich erscheinen, daß die Oase Farafreh keine direkte Verbindung mit Aegypten besitzt; namentlich für große Karavanen ist diese Strecke nur unter außerordentlichen Vorsichtsmaßregeln passirbar. Immerhin giebt es aber zwischen Farafreh und dem Nilthal eine uralte, in früheren Jahrhunderten unzweifelhaft stärker betretene Straße, die jetzt noch in Gestalt einer Anzahl etwa $1\frac{1}{2}$ Fuß breiter paralleler Furchen sichtbar ist, welche große Aehnlichkeit mit Radspuren haben und deren Entstehungsweise sich dadurch erklärt, daß die Kameele stets die bereits vorhandenen Furchen aufsuchen und vertiefen. Außer diesen Kameelgeleisen wird die Straße durch aufgesetzte Steinhaufen (Dauben) bezeichnet. Liegen keine besonderen Hindernisse, wie Sanddünen oder schroffe Abfälle vor, so halten die Wüstenwege mit merkwürdiger Genauigkeit die geradeste Richtung ein.

Farafreh (welche Oase seit dem Besuche Cailliauds im Jahre 1819 kein Europäer wieder betreten hatte) sollte den Reisenden durch sein klägliches Kastell und die elenden Lehmhütten der Dorfbewohner eine große Enttäuschung bereiten. Sie hatten hier indeß zum ersten Male Gelegenheit, die Wirkungen der Wüstenquellen zu bewundern, denn wo eine Quelle dem Felsen entströmt, zaubert sie auf dem unfruchtbarsten Boden jene charakteristische, fast über die ganze Sahara verbreitete Wüstenvegetation hervor; jede emporsprudelnde Wasserader bildet den Mittelpunkt einer grünen Fläche, deren Ausdehnung in dem Wasserbereich der Quelle ihre streng gebotene Grenze findet.

Weit günstiger als Farafreh erschien den Reisenden die südöstlich davon gelegene Oase Dachel, deren nördliches Ende an wilder großartiger Naturschönheit sich selbst den berühmteren unserer Gebirgslandschaften zur Seite stellen darf. Es liegt ein eigenthümlicher Zauber ausgegossen über den wenngleich vollkommen nackten Gesteinmauern, welche in einem weiten Halbbogen das Städtchen Kasr Dachel umziehen; Fels thürmt sich auf Fels, Schicht auf Schicht, keine Vegetation, nicht einmal eine Flechte verhüllt den ursprünglichen Bau des Gebirges, dessen lang gezogene Stirn von einer senkrechten Wand festen schneeweißen Kreidekalkes gekrönt wird. Die Palmenhaine und Felder sind in Dachel zahlreicher und üppiger, die Thierwelt ist mannichfaltiger als in Farafreh — alles dieses in Folge des größeren Wasserreichthums. Da die Ankunft der Expedition den Behörden in Dachel amtlich angesagt worden war, so wurde den Reisenden ein recht guter Empfang zu Theil. Stadt und Leute in Dachel erinnern an das Nilthal, die Oase erscheint wie ein Stückchen Aegypten, durch natürliche Grenzen von jeher von diesem getrennt und daher alterthümlicher und unberührter durch fremde Einflüsse als das Mutterland.

Unsere Reisenden hatten sich die Erforschung der an Aegypten angrenzenden unbekannten Wüstenstriche als Hauptaufgabe gestellt. Bis zu den Oasen Farafreh und Dachel ging Alles trefflich von statten, allein von da ab schienen fast unüberwindliche Hindernisse jedem weiteren Vorgehen Halt gebieten zu wollen. Unmittelbar

westlich von den Oasen beginnt auf den geographischen Karten ein großer weißer bis nach Fessan reichender Fleck; derselbe umfaßt ein Gebiet, größer als Deutschland, und wird im Osten und Norden von den beiden ältesten Kulturländern Afrikas, von Aegypten und der Cyrenaika, begrenzt. Dieses seit den ältesten Zeiten herrenlose Land hat wohl noch niemals ein Mensch in der Richtung von Ost nach West durchzogen; sicherlich machen in der Jetztzeit die geologischen und meteorologischen Verhältnisse allen lebenden Wesen den Aufenthalt daselbst zur Unmöglichkeit. Weder in Farafreh, noch in Dachel vermochten die Reisenden irgend welche Auskunft über die große libysche Wüste zu erlangen; denn Niemand hatte sich auch nur auf einige Tagereisen vorgewagt.

Während die Hochebene vom Nil bis Farafreh durch den Reiz der Neuheit und durch ihre viel größere Mannigfaltigkeit gefesselt hatte, bot das große, westlich von Dachel langsam ansteigende felsige Sandstein-Plateau äußerst wenig Anziehendes. An den ersten Marschtagen hatte die Wüste noch ihren gewöhnlichen Charakter bewahrt, ebene Strecken wechselten mit hügeligen Parthien, schmalen Dünenzügen und vereinzelten, von spärlicher Vegetation bedeckten Streifen; dann aber verwandelte sich die libysche Wüste in ein einziges undurchdringliches Sandmeer. Soweit das Auge reicht, folgt Dünenkette auf Dünenkette; wie ein vom Sturm aufgeregtes und dann plötzlich erstarrtes Meer liegt die Sandmasse vor dem Beschauer. Ein ergiebiger, 48 Stunden andauernder Regenfall lieferte den Reisenden den Beweis, daß die libysche Wüste nicht zu den absolut regenlosen Regionen gehört.

Nachdem die Expedition von Dachel aus sechs Tagereisen in westlicher Richtung vorgedrungen war, erwies sich ein weiteres geradliniges Vorgehen nach Westen — wie dies ursprünglich geplant gewesen, um möglichst die Oase Kufrah zu erreichen — mit Rücksicht auf das mit zahllosen steilen, theils über 100 Meter hohen Dünen durchzogene Sandmeer als gänzlich unmöglich. Die Expedition bog daher in nordwestlicher Richtung ab, um entweder einen nach Westen führenden Weg zu erkunden, oder die Oase Siuah zu erreichen.

Der fünfzehntägige Marsch durch das große libysche Sandmeer gehört unzweifelhaft zu den eigenthümlichsten und bedeutendsten Reiseleistungen und war überhaupt nur möglich dadurch, daß das Wasser in den vorhin erwähnten eisernen Kisten sich vorzüglich erhielt. Täglich wurden 35 bis 40 Kilometer in 9 bis 10 Stunden, und zwar fast zu zwei Drittheilen zu Fuß, zurückgelegt. Zu den erfreulichsten Momenten gehörte für die Mitglieder der Expedition allabendlich der Anblick der Petermann'schen Karte, in welche Jordan täglich die in der Dämmerung nach der Erscheinung des Polarsterns gemessene Breite eintrug.

Mit unsäglicher Freude begrüßten die Reisenden nach einem im Ganzen sechsunddreißigtägigen Aufenthalte in dem trostlosen libyschen Sandmeere das Ziel ihrer Wanderung: die Oase Siuah; sie zogen am 20. Februar ein in die berühmte Oase des Jupiter Ammon, die schönste aller libyschen Oasen. Hier betraten sie den zerfallenen mit Hieroglyphen geschmückten Tempel, in welchem sich einst Alexander der Große von den ammonischen Priestern als Gottessohn hatte begrüßen lassen.

In dem Hauptorte der Oase, der Stadt Siuah, welche zu den hervorragenderen Handelsplätzen im nordafrikanischen Wüstenlande zählt, bewegt sich der ganze, recht lebhafte Verkehr in dem Karavanserai: täglich kommen und gehen Karavanen nach allen Richtungen, um nach Aegypten, nach Bengasi, nach Tripolis und anderen Orten die reiche Dattelernte der Oase zu schaffen und dafür den Siuahnern Geld,

Getreide und Industrieprodukte zu bringen. Das Städtchen Siuah ist dem Fremden schwer zugänglich. Es ist rings um einen isolirten kegelförmigen Kalkberg angebaut; die kleinen, aus ungebrannten Lehmziegeln errichteten Hütten mit ihren flachen Dächern stehen dicht neben und über einander; winzige Luken lassen etwas Licht und Luft in die von Schmutz starrenden dunkeln Gemächer eindringen; ein kaum 5 Fuß breiter, oben gedeckter Gang, in dem ein hochgewachsener Mann nicht aufrecht zu stehen vermag, windet sich zweimal um den Berg bis zu der von einem ansehnlicheren Hause gekrönten Spitze. Auf diesen Gang münden sowohl die Thüren der Lehmhütten, als auch die Eingänge zu den in den Fels gehauenen finsteren Höhlen, in welchen fast die Hälfte aller Siuahner wohnt. So erbärmlich das Innere dieses Felsennestes aussieht, so stattlich erscheint es von außen durch die 15 bis 20 Meter hohe Mauer, welche am Fuße des Berges das Städtchen umgiebt, und zugleich als Wand für eine Anzahl von Wohnungen dient, in welchen fremde Gastfreunde beherbergt werden und wo den unverheiratheten und verwittweten Männern des Städtchens ihr Aufenthalt angewiesen ist.

Ebenso malerisch liegt der zweite Hauptort der Oase, Aghermi, hoch oben auf einem steilen vereinzelten Felsen, mitten in Palmenhainen. In den Palmengärten von Aghermi stehen die dürftigen Ueberreste eines der beiden hochberühmten Ammons-Tempel; diese Reste lassen die ehemalige Größe und Pracht des Baues ahnen.

Die Reisenden fanden es sehr erklärlich und wohl begründet, daß die Ammons-Oase von Alters her wegen ihrer Schönheit gepriesen wird. Der steile Gebirgsabhang, der im Norden die Oase begrenzt und sich meilenweit mit dem Auge verfolgen läßt, die isolirten aus der Ebene aufsteigenden Berge, die ausgedehnten Palmenwälder und die frisch grünen Getreidefelder, die wundervollen azurblauen Seen, die zahlreichen Quellen und Bäche, die malerischen Ortschaften mit ihrem regen Karavanenverkehr — alles dieses vereinigt sich zu einem Bilde von zauberhafter Wirkung.

Nach einem Aufenthalt von vier Tagen setzte die Expedition ihren Marsch in östlicher Richtung fort und folgte zunächst der Karavanenstraße nach Bacharieh bis zum großen Salzsee von Sitra. Daselbst trennten sich Rohlfs und Zittel von Jordan. Während Letzterer der Straße bis Bacharieh weiter folgte, um auf diesem Umwege Farafreh zu erreichen, lenkten Rohlfs und Zittel in südöstlicher Richtung ab und gelangten nach einem Marsche von 6½ Tagen durch eine trostlose Sand- und Steinwüste auf dem kürzesten Wege zum zweiten Male nach der Oase Farafreh. Von dort aus war in wenigen Tagen Dachel erreicht. Von Dachel aus wurden die schwächsten Kameele mit dem überflüssigen Gepäck und den wissenschaftlichen Sammlungen unter Bedeckung zuverlässiger Diener direkt nach Siut vorausgeschickt, während die Expedition selbst den Umweg über die südlich gelegene Oase Chargeh wählte, um in dieser Weise die Untersuchung der libyschen Wüste zum Abschluß zu bringen.

Am 30. März begrüßte die Expedition nach einem sechstägigen Marsch über ein ödes steiniges Wüstenplateau oberhalb Risgat das grüne Nilthal, am 31. desselben Monats erreichten sie Esneh, um daselbst auf Segelbooten die Nilreise bis Rodah, dem Endpunkte der oberägyptischen Eisenbahn, anzutreten.

Am 15. April 1874 gelangte die Expedition nach einem fast viermonatlichen Aufenthalt in der Wüste, und nachdem sie beinahe 250 geographische Meilen, größtentheils auf vorher unbekannten Pfaden, zurückgelegt hatte, nach Kairo zurück. —

Nach Zittel wird die Expedition im Stande sein, über die unter der ägyptischen

Herrschaft stehende libysche Wüste bis zur Breite von Chargeh, ferner über ein ansehnliches Stück des angrenzenden herrenlosen Wüstenstriches eine Karte zu veröffentlichen, welcher ein Netz von etwa 60 astronomischen Breiten- und von etwa 12 Längenbestimmungen zu Grunde gelegt ist. Die topographischen Aufnahmen wurden von Rohlfs und Jordan bewirkt.

Sehr reich war die geologische und paläontologische Ausbeute. Statt einer einförmigen, im Westen in Wüstensand verschwindenden Decke von Nummulitenkalk, welche man nach den Andeutungen früherer Reisenden vermuthen mußte, zeigte sich die libysche Wüste äußerst mannichfaltig gegliedert und von einem großen Reichthum an gut erhaltenen Versteinerungen. Außer der prächtig entwickelten Nummuliten-Formation fand sich namentlich die obere Kreide in einer bis dahin völlig unbekannten Entwickelung. Dahingegen fehlten in den von der Expedition bereisten Gebieten gänzlich Steinkohlen oder andere Ablagerungen von Brennstoff, Erzgänge, Edelmetalle und Edelsteine.

Ein für die dereinstige Entwickelung der Oasen jedenfalls wichtiges Ergebniß der Expedition besteht in der Entdeckung, daß nach den geologischen Verhältnissen die Anlage einer fast unbeschränkten Zahl artesischer Brunnen möglich ist, daß demnach der Wasserreichthum nach Belieben vermehrt und so die Produktionsfähigkeit des Landes ganz beträchtlich gehoben werden kann.

In botanischer Beziehung macht die libysche Wüste einen recht armseligen Eindruck; die Oasen besitzen indeß eine eigenthümliche Flora, deren Beziehungen zur Vegetation des Mittelmeergebietes, des Nilthals und des Sudan für den Botaniker von hohem Interesse sind.

Die weitverbreitete Annahme, daß der Nil in vorhistorischer Zeit einen westlichen Arm durch die Wüste oder doch durch die jetzigen Oasen entsendet habe, ist durch die Ergebnisse der Expedition vollständig widerlegt, denn nach diesen ist niemals ein Strom süßen Wassers weder durch das Wüstenplateau, noch durch die Oasen-Einsenkung geflossen.

Den Zittel'schen Briefen ist eine Abhandlung über die Geschichte und Kultur der libyschen Oasen beigefügt, aus welcher wir noch Folgendes entnehmen.

Bereits zur Zeit des Herodot (460 v. Chr.) gab es in der Ammons-Oase mindestens einen Tempel, später werden deren zwei erwähnt. Nach der Schilderung, welche Diodorus von den Ammoniern, von deren Schloß und Tempel entworfen hat, ist kaum daran zu zweifeln, daß die alte Königsburg mit dem heiligen Tempel, von wo aus die Orakel gespendet wurden, denjenigen steilen Inselberg krönte, auf welchem heute die dürftigen Hütten von Aghermi stehen. Stattliche Mauern der Akropolis und vielleicht auch des Tempels sind noch erhalten und stellenweise mit Hieroglyphen beschrieben; leider haben aber die jetzigen Bewohner ihre Lehmhütten so geschickt zwischen die Ruinen geklebt, daß sich der Plan des früheren Bauwerks nur mit großer Mühe verfolgen läßt.

Auch von dem zweiten Ammonstempel, jetzt Omm Beidah genannt, finden sich, etwa ein Kilometer von Aghermi entfernt, traurige Reste.

Schon im frühesten Alterthume war das Ansehen des ammonischen Orakels ein großes. So soll Herkules ihm, der Sage nach, auf seinem Zuge gegen den Antäus von Libyen Opfer dargebracht haben; die Königin Semiramis soll in Folge einer ammonischen Weissagung freiwillig die Herrschaft niedergelegt und König Krösus von Libyen den ammonischen Gott auf eine harte Probe gestellt haben. Den Höhe-

punkt seines Glanzes erreichte das ammonische Orakel durch den Besuch Alexanders des Großen. Mit einer kleinen Schaar macedonischer und hellenischer Krieger zog dieser von der Nilmündung westlich an der Meeresküste entlang bis Parätonium; hier begann jener achttägige Wüstenmarsch, welcher ihm und seinen Begleitern beinahe verderblich geworden wäre. Der Oberpriester begrüßte Alexander im Tempel als Gottessohn und verhieß ihm die Herrschaft der ganzen bewohnten Welt, sowie Unbesiegbarkeit, bis er zu den Göttern eingehen werde. Noch lange Zeit hindurch nach diesem Ergebnisse erfreute sich das Orakel des höchsten Vertrauens; nach und nach verblich jedoch sein Ruhm und endlich gab das Christenthum dem ammonischen Götterkultus den Todesstoß. Heute ist jede Erinnerung an den Gott Ammon bei der Bevölkerung von Siuah verschwunden, wogegen sich von Alexander noch eine dunkle Tradition erhalten hat.

Ueber die vier anderen Oasen der libyschen Wüste, nämlich Bacharieh, Farafreh, Dachel und Chargeh, sind aus dem Alterthume nur spärlichere Berichte auf uns gekommen.

Ptolemäus, Strabo und Plinius kannten außer der Ammons-Oase und der großen Oase Chargeh noch eine weitere, unweit des Mörissees gelegene »kleine Oase« welche mit dem heutigen Bacharieh identisch ist.

Wichtigere Aufschlüsse über die Geschichte und Kultur der Oasen, als die schriftlichen Aufzeichnungen, liefern die monumentalen Denkmäler, an welchen insbesondere Chargeh einen ansehnlichen Reichthum aufweist.

Das schönste Denkmal in den libyschen Oasen ist der wohlerhaltene Tempel der alten Stadt Hibe oder Heb, welcher in unmittelbarer Nähe von Kasr Chargeh reizend gelegen ist und der späteren ägyptischen Zeit angehört. Außer diesem Bauwerk besitzt Chargeh noch Ruinen von mehreren kleineren Tempeln und sonstigen Denkmälern. Einen seltsamen Gegensatz zu den ägyptischen Tempeln bilden die in jener Oase zahlreich vorhandenen Denkmäler aus der christlichen Zeit. Etwa 3 Kilometer vom Tempel von Hibe entfernt liegen die Ruinen der alten Nekropolis von Chargeh, woselbst die christlichen Vorfahren der gegenwärtigen Oasenbewohner ihre Todten bestatteten; die meistens viereckigen Grabmäler machen trotz des dürftigen Materials (ungebrannte Lehmziegel) einen großartigen Eindruck. Außer dieser Todtenstadt haben sich noch mancherlei christliche Bauwerke, insbesondere Klosterruinen, an einigen Orten der Oase erhalten. Diese Bauwerke stammen vielleicht aus derjenigen Zeit, in welcher hier der heilige Athanasius nach der Entsetzung von seinem Erzbisthum ein Asyl gefunden hatte. Auch der Patriarch Nestorius aus Konstantinopel wurde nach der Oase Chargeh verbannt. Andere römische Bischöfe mußten später ihren berühmten Vorgängern in die libyschen Oasen folgen. Mehr als anderthalbtausend Jahre nach Athanasius waren diese Oasen völlig verschollen, so daß sie vor noch nicht 100 Jahren für Europa aufs Neue entdeckt werden mußten*).

Was den jetzigen Zustand der libyschen Oasen betrifft, so ist derselbe im Vergleich mit der Vergangenheit als ein beklagenswerther zu bezeichnen: die Oasen sind völlig verarmt. Der Grund zu dieser Verarmung ist in dem kulturfeindlichen Islam, in dem Einflusse einer fanatischen Priesterschaft, in den Mißgriffen zahlreicher unfähiger Regierungen, in der Unsicherheit des Besitzes im Angesichte der immer wiederkehrenden räuberischen Einfälle der Wüstenaraber und sodann in der vollständigen Ab-

*) Vergl. hierüber auch P.- u. T. A. von 1876 Nr. 2 S. 62 u. 63.



geschlossenheit von der übrigen Welt zu suchen. Eine Besserung dieser Zustände ist in neuerer Zeit zu bemerken, seitdem die ägyptische Regierung durch Unterwerfung der räuberischen Araberstämme die Sicherheit hergestellt und eine bessere Verwaltung eingerichtet hat.

II. Kleine Mittheilungen.

Doktor-Jubiläum von Wilhelm Eduard Weber. Einer der Begründer der elektrischen Telegraphie, der Geheime Hofrath, Professor Wilhelm Eduard Weber, feierte am 26. August das schöne Fest des 50jährigen Doktor-Jubiläums. Die großen wissenschaftlichen Leistungen des berühmten Physikers einzeln aufzuführen, ist hier nicht der Platz; in jedem Lehrbuche der Physik finden sie ihre Darstellung. Es sei hier nur kurz auf die Bedeutung hingewiesen, die seine in den elektrodynamischen Maaßbestimmungen (1846—1857) enthaltenen Grundgesetze des Elektromagnetismus und der Induktion, sowie die Herstellung einer elektrischen Maaßeinheit für Jeden haben, der den wissenschaftlichen Grundlagen der Telegraphie sein Interesse widmet. Auch der praktische Telegraphentechniker kennt ferner den Einfluß, den der Magnetismus der Erde auf die Erscheinungen ausübt, mit denen die Telegraphie zu thun hat, und wird deshalb die Wichtigkeit der grundlegenden Versuche erkennen, welche Weber im Verein mit Gauß zur Bestimmung der Intensität des Erdmagnetismus anstellte.

Die wissenschaftliche That endlich, welche uns das Recht giebt, Weber einen der Begründer der elektrischen Telegraphie zu nennen, die Herstellung der ersten elektrischen Versuchsleitung von dem physikalischen Kabinet in Göttingen über die Häuser der Stadt nach der Sternwarte durch Gauß und Weber im Jahre 1833, ist epochemachend geworden für die Geschichte der Telegraphie.

In gerechter Würdigung der Verdienste Weber's wird Jeder, der Interesse an der Entwickelung der Telegraphie hat, den warmen Worten dankbarer Anerkennung von Herzen zustimmen, welche der Herr General-Postmeister an den Jubilar gerichtet hat, und die wir hierunter mittheilen:

Hochgeehrter Herr Geheimrath!

Euer Hochwohlgeboren begehen am 26. August d. J. die seltene Feier des fünfzigjährigen Doktor-Jubiläums. In weiten Kreisen findet dies freudige Ereigniß die lebhafteste Theilnahme. Der Staat und die Wissenschaft, Ihre zahlreichen Freunde und Verehrer, mitstrebende Berufsgenossen und anhängliche Schüler bezeugen Ihnen Dank, Anerkennung und Verehrung. Die Geschichte unserer Zeit und ihrer mächtigen Fortschritte, namentlich auch auf dem Gebiet der Gedankenmittheilung, preist es als ein Glück, daß Sie, hochgeehrter Herr Geheimrath, während dieses langen Zeitraums der Wissenschaft erhalten blieben, dieselbe in allen Stürmen der Zeit treu hegten und pflegten und sie epochemachend förderten.

Als Vertreter der Telegraphenverwaltung des Deutschen Reichs und im Namen aller ihrer Angehörigen fühle ich mich gedrungen, Ihnen, hochgeehrter Herr Jubilar, zu Ihrem Ehrentage die aufrichtigsten Glückwünsche darzubringen!

Die Telegraphie sieht in Ihnen einen ihrer Schöpfer, und unter den hervorragenden Geistern aller Völker, welche sich der Entwickelung dieses bewunderungswerthen

Verkehrsmittels hingebend gewidmet haben, ist Ihnen der Ruhm beschieden gewesen, den Vorrang Deutschlands in Verwerthung der neuen Kraft für den Gedankenaustausch mit herbeigeführt zu haben. Der Drahtzirkel zwischen der Sternwarte und dem physikalischen Kabinet in Göttingen gehört der Geschichte an, und der Name Wilhelm Eduard Weber wird fortleben, so lange der menschliche Geist mit Hülfe des elektrischen Funkens den Raum beherrscht.

Möge der Allmächtige, welcher Ihnen eine reich gesegnete Vergangenheit bescheert hat, Ihrem schaffenden Geiste die rüstig frische Kraft noch fürder gewähren, Ihnen selbst zur Befriedigung, der Wissenschaft zum Heile, unserer Nation zum gerechten Stolze!

Mit der vorzüglichsten Hochachtung habe ich die Ehre zu sein Euer Hochwohlgeboren ganz ergebener

Dr. Stephan.

B. Meyer's Quadruplex-Apparat. Der Telegraphen-Ingenieur B. Meyer aus Paris, dessen Quadruplex-Apparat zwischen Berlin und Frankfurt a. M. versuchsweise in Gebrauch genommen werden soll, hat einen solchen Apparat in dem Telegraphenamte zu Frankfurt aufgestellt, die dortigen Beamten mit seiner Einrichtung und Handhabung bekannt gemacht und ist gegenwärtig mit den gleichen Vorbereitungen im Apparatensaal des Haupt-Telegraphenamts in Berlin beschäftigt. Am 31. August sollen die eigentlichen Korrespondenzversuche mit Frankfurt beginnen.

Eine Beschreibung dieses interessanten Apparates, welcher bereits in mehreren Telegraphenverwaltungen: Oesterreich, Schweiz, Holland und Italien eingeführt ist und, soviel wir erfahren, sich überall gut bewährt, bleibt vorbehalten; hier sei nur bemerkt, daß derselbe seit dem Jahre 1873, wo das Journal télégraphique eine Beschreibung von ihm brachte, die manchem Leser des Archivs bekannt geworden sein dürfte, sehr wesentliche Verbesserungen erfahren hat.

Eine neue Entdeckung auf dem Gebiete der Elektricität wird im Feuilleton der Frankfurter Zeitung in einem längeren interessanten Artikel beschrieben, dem wir Folgendes entnehmen:

Es wird sich rechtfertigen, wenn wir hier auf eine neu aufgetauchte, zur Zeit in Fachzeitschriften zirkulirende Entdeckung aufmerksam machen, durch welche eine neue Art von Elektricität oder ein Zwischenglied von Elektricität und Magnetismus zur Erkenntniß gebracht zu sein scheint. Wir meinen hiermit die sogenannte Aetherkraft, welche der amerikanische Physiker und Telegrapheningenieur Edison aufgefunden haben will und deren Existenz durch verschiedenartige Experimente nachzuweisen versucht worden ist.

Edison hat folgenden Versuch ausgeführt: Nimmt man eine elektrische Batterie, fügt in den elektrischen Schließungsbogen einen Elektromagneten ein, befestigt eine Metallstange an einem isolirten Ständer (Kadmium scheint am besten zu sein), bringt sie auf oder über den elektrischen Schließungsbogen an, fügt an diesen einen Kupferdraht (möglicherweise auch von anderem Metall) an, führt denselben durch ein Spiegelgalvanometer nach einem Gasleitungsrohr, sowie auch nach einem dunklen Kasten, worin sich Stifte und Graphitspitzen (gewöhnlich gespitzte Bleistifte) befinden und unterbricht den elektrischen Strom mit einem gewöhnlichen Telegraphenschlüssel,

der zwischen Batterie und Elektromagnet sich befindet, so ist folgendes Phänomen wahrzunehmen: sobald der Telegraphenschlüssel in Bewegung gesetzt wird, kommen an den Graphitspitzen glänzende Funken zum Vorschein.

Es geht also ein bis dato unbekannter Strom von der Kadmiumstange durch das Galvanometer, der nicht die geringste Abweichung an demselben hervorruft, nicht von dem Gasleitungsrohr fortgeleitet wird (was bei jedem anderen elektrischen Strom geschehen würde) und an demselben glänzende Funken entlockt, die sich an den Graphitspitzen zu erkennen geben.

Es unterliegt demnach der neue Strom den bekannten Gesetzen der Elektricität nur insofern, als er durch metallische Leiter sich fortpflanzt, Lichterscheinungen hervorruft und durch Kommutatorapparate willkürlich geschlossen und aufgehoben werden kann. Er zeigt keine Polarität, verhält sich indifferent zur Erde und kann daher durch unisolirte Drähte fortgepflanzt werden; er wirkt —, wenn er in sich selbst zurückgeführt wird und ist unabhängig von elektrischen Nichtleitern.

Mittelst dieser einfachen Methode hat Edison Signale auf Distanzen von 75 englischen Meilen gegeben und zwar dadurch, daß er den Leitungsdraht mit der Western Union Telegraphenleitung verband.

Der praktische Werth dieser Entdeckung für den Telegraphen- und Eisenbahnbetrieb ergiebt sich von selbst, sowie überhaupt in allen Fällen, wo es sich um ein schnelles und sicheres Signalisiren handelt.

Amerikanische Jubel-Briefumschläge. Die amerikanische Postverwaltung läßt von dem Postbüreau auf dem Weltausstellungsplatze in Philadelphia besondere gestempelte Briefumschläge zum Gebrauche während der Ausstellung ausgeben. Das Postwerthzeichen auf denselben versinnbildlicht die Entwickelung des Post- und Verkehrswesens der Vereinigten Staaten seit der Unabhängigkeitserklärung.

Ein heraldisches, horizontal in zwei Felder getheiltes Wappenschild enthält im oberen Theil die Jahreszahl 1776 und einen Postillon zu Pferde, der in gestrecktem Galopp über die Steppe hinjagt. Im unteren Felde, das die Jahreszahl 1876 und die Werthbezeichnung »Three Cents« trägt, dampft eine Lokomotive mit einem Eisenbahn-Postwagen neben einer Telegraphenleitung hin.

Im Uebrigen zeichnen sich diese Centennial-Briefumschläge durch besonders gediegenes, mit Wasserzeichen durchschossenes Papier aus.

Uriasbrief des 16. Jahrhunderts. Einem Aufsatze des Custoden des Berliner Kupferstichkabinets, Herrn Dr. Wessely, »zur Geschichte der Feuerwaffen«, entnehmen wir, daß sich in der kostbaren Sammlung illustrirter Manuskripte im Kupferstichkabinet zu Berlin unter anderen ein aus dem Ende des 16. Jahrhunderts datirendes Kriegs- und Geschützbuch befindet, dessen Darstellungen mit vielem Fleiß ausgeführt sind und das doch dem Fachmann, bei einem Vergleich mit dem heutigen Stande der Kriegswissenschaften, nur ein Lächeln abgewinnen kann, so hochtönend auch die, statt des Titels, auf der ersten Seite befindliche Inhaltsangabe ist. Sie lautet nämlich:

> »Volgen in diesem geheimenn Buch gewaltige Stratagemata, Kriegslist, newe erfindungen In Krigessachen wunderbare Rathschlege zu gebrauchen, In feindesnöthen sehr zutreglich, darob sich zuvorwundern ist.«

Am Schluß des Manuskripts ist ein Postbote in eilender Bewegung dargestellt; auf seinem Oberkleid befindet sich ein Wappen, mit einer Hand hält er einen Speer, mitd er andern einen Brief*). Im ersten Augenblick begreife man nicht recht — sagt Wessely — wie ein Postbote mit dem Briefe in ein Kriegsbuch hineinpasse. Bei näherer Untersuchung bemerke man aber, daß der Brief mit einem Bindfaden durchgenäht ist. Die Aufklärung gebe die Schrift selbst, also lautend:

»Wie einer seinen Feindt erschießen kann Ob derselbe sein feindt gleich oder etliche viell meill von ihm wehre das kan auf diese Weise geschehen. Man lest sich ein kleines flaches eisernes kestlein machen mitt einem flachen feierschleslein wie man die weckerlein an den urlein machett, do wirt den das schnelfederlein mit einem schnirlen oder mitt einem bindtfaden auffgewunden. Dasselbe kistlein wirtt denn mitt vergiffter Schmir geschmiret und mit starkem pulver gefüllet, den wirtt das Kistleinn in einen puschen briff eingewunden das dan, wan man das schnirlein oder bindtfaden enzwey geschnitten wirdt so feueret das Schleslein und zerspringt das Kistlein und schleget den zu todt der denn faden aufschneidett. Damitt kan man auch einem ablonen der nicht gutt Stetisch ist.«

Wer würde — sagt Wessely — dem naiven Schreiber, der von Kestlein, feierschleslein, urlein, schnelfederlein spricht, so grausame Intentionen zumuthen, wie sie dreihundert Jahre später einen Thomas in Bremen zum schauerlichsten Verbrechen verleiteten?

III. Literatur des Verkehrswesens.

Dr. G. Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. 2. Theil. Statistische Darstellung der Entwickelung, sowie der Verkehrs- und finanziellen Verhältnisse sämmtlicher Eisenbahnnetze der Erde während der Jahre 1872 bis 1875. Bromberg 1876 bei Mittler. 79 S. Oktav.

Bei Besprechung der im Jahre 1872 unter dem Titel: Geschichte der Eisenbahnen, erschienenen Schrift des Herrn Oberlehrers Dr. Stürmer (Post-Archiv für 1873 S. 87 ff.) ist im Hinblick auf die Größe und die Schwierigkeit der Aufgabe, welche von der Geschichtschreibung der Eisenbahnen zu lösen ist, des Näheren dargelegt worden, aus welchen Gründen die von dem Verfasser gewählte Bezeichnung seines Werkes für gerechtfertigt nicht erachtet werden konnte. Wir vermochten in der an sich nützlichen und dankenswerthen Arbeit lediglich einen Beitrag zur Statistik des Eisenbahnwesens, nicht aber eine Geschichte desselben zu erblicken, und hatten auch unter jenem bescheideneren Gesichtspunkte mehrfache Einwendungen zu erheben, wobei namentlich darauf hingewiesen wurde, daß die finanziellen und die Verkehrsverhältnisse der Bahnen fast gänzlich unberücksichtigt geblieben waren.

Das gegenwärtig erschienene Ergänzungsheft jenes Werkes trägt den Titel einer Geschichte der Eisenbahnen mit noch geringerer Berechtigung als seine Vorgänger. Denn es beschränkt sich darauf, das statistische Material, welches der frühere Band von der Entstehung der Eisenbahnen bis zum Erscheinen des Werkes zusammengestellt hatte, für den inzwischen verflossenen vier- oder fünfjährigen Zeitraum nach-

*) Anmerk. Die gewöhnliche Darstellung der Postboten im Mittelalter.

zutragen. Daß der Verfasser sich auch bei diesem Nachtrage ausschließlich auf das Statistische beschränkt hat, wird schon durch die dem Haupttitel des Schriftchens beigegebene nähere Inhaltsangabe ersichtlich. Dieselbe erweckt indessen immer noch höhere Erwartungen, als der Inhalt zu befriedigen vermag. Statt einer Darstellung der Verkehrs- und finanziellen Verhältnisse sämmtlicher Eisenbahnen der Erde erhält der Leser nur vereinzelte, meist sehr summarische Notizen über die Anlagekosten, die Erträgnisse und das Betriebsmaterial der Bahnen, die den einschlägigen umfassenderen Veröffentlichungen der amtlichen Eisenbahnstatistik entnommen sind.

Kann hiernach die neue Schrift des Verfassers weder als eine Geschichte der Eisenbahnen, noch auch als ein zweiter Theil seines früheren Werkes, sondern lediglich als ein dasselbe auf dem Laufenden erhaltender statistischer Nachtrag anerkannt werden, so ist dadurch nicht ausgeschlossen, daß auch die gegenwärtige Arbeit des Herrn Dr. Stürmer in mehr als einer Hinsicht einen schätzenswerthen Beitrag zur Kenntniß der Entwickelung des Eisenbahnwesens bildet. Der unverhältnißmäßig rasche, fast gewaltsame Aufschwung, welchen diese Entwickelung in dem Anfange des hier geschilderten Jahrfünfts erfuhr, prägt sich in den riesigen Dimensionen aus, um welche sich die Eisenbahnanlagen der europäischen und der meisten außereuropäischen Länder namentlich während der Jahre 1872, 1873 und 1874 vergrößerten.

Wir stellen, um die fast unnatürliche Schnelligkeit dieses Wachsthums zu veranschaulichen, die Jahre 1870 und 1875 zum Vergleich. Es betrug die Kilometerlänge der Eisenbahnanlagen:

	1870.	1875.
in Europa	103,744	142,944
Asien	8,132	12,302
Afrika	1,773	2,372
Amerika	96,398	133,552
Australien	1,812	3,079

Das gesammte Schienennetz der Erde hat sich demnach in 5 Jahren von 211,859 auf 294,249 Kilometer vergrößert. Freilich findet dieses ungeheuerliche Wachsthum in der mit demselben durchaus gleichen Schritt haltenden Vermehrung der Anlagekosten und dem hierdurch hervorgerufenen Sinken der Eisenbahn-Erträge nunmehr seine natürliche Grenze.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 11.
Das öffentliche Recht und die Verwaltungsgerichtsbarkeit in Elsaß-Lothringen. Von Karl von Stengel. — Ueber den Stand der Bearbeitung des deutschen Civilgesetzbuches. Sommer 1876. Von Professor Paul von Roth in München. — Die preußische Bank in den Jahren 1874 und 1875. — Materialien zur Reichseisenbahnfrage. — Miscellen.

2) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. VII.
Die Vorgänge in der Türkei in ihrer ethnographischen und geschichtlichen Begründung. — Die geographische Festlegung des Mündungsgebietes des Ob und Jenissei durch Nordenskjöld's Expedition 1875. — Lardeau's zweite Expedition nach Rhadames und einige Worte über Algerien. Von G. Rohlfs. — E. Giles' Reise durch

Westaustralien. 1875 (Schluß). — Reise von Dr. Güßfeldt und Dr. Schweinfurth durch die arabische Wüste vom Nil zum Rothen Meere, 1876. Mitgetheilt von Dr. G. Schweinfurth. — Professor Dr. P. Ascherson's Reise nach der Kleinen Oase, 1876. Mitgetheilt von Dr. G. Schweinfurth. — Der Abschluß der Nilquellenfrage. Von E. Behm. — Geographische Notizen. — Geographische Literatur. — Karten.

Ergänzungsheft Nr. 48.

Czerny, die Wirkungen der Winde auf die Gestaltung der Erde.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 34.

Deutschland und das Ausland: Ein sehr beachtenswerther Gegner der Philosophie des Herrn Eduard von Hartmann. — Böhmen: Das deutsche Sprachgebiet in Böhmen. — Türkei: Bulgarische Volkslieder. — Baltische Provinzen: Des Esthenvolkes letzter Abgott. — Frankreich: Französische Volksmärchen. — Italien: Marocco, von Edmondo de Amicis. — Indien: Altindischer Handel. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

4) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität.** 1876. Heft VII.

Aus den Reiseberichten S. M. S. »Hertha«, Capt. z. S. Knorr: Reise von Yokohama nach den Bonin-, Marianen-, Carolinen- und Palau-Inseln und von da zurück nach Yokohama; Bemerkungen über einige dieser Inseln nach den Berichten des Capt. Knorr; Hydrographische Beobachtungen während dieser Reise S. M. S. »Hertha«. Von Capt. z. S. Knorr. — Einige Winke für die praktische Navigirung der Chinasee nebst einer kurzen Abhandlung über die physikalischen Verhältnisse dieses Meeres. Von W. Wagner, Vorstand der Abtheilung I. der deutschen Seewarte. — Beschreibung einiger Buchten der Insel Thu-Sima in der Koreastraße und eines Theiles der Südküste von Nipon. — Bemerkungen über einige Buchten und Fahrwasser an der Westküste von Patagonien. — Ueber einige Flußmündungen 2c. an der Westküste von Afrika. — Chronometeruntersuchungen, angestellt auf der Königlichen Sternwarte zu Kiel. — Kleine hydrographische Notizen. — Literarisches. — Karten.

5) **Journal of the Telegraph.** New-York. 1876. Nr. 15.

Underground telegraphs in Paris. — Animal electrical currents. — Some experiments in magnetism. — Massachusetts institute of technology. — Railroad signals re-invented. — Tests of telegraph wire. — Electricity as a transmitter of power. — A new theory of the cause of the aurora borealis. — New galvanic battery. — Special loan collection of scientific apparatus. — Electricity against gas. — On the nature of thermo-electricity. — Economy of electricity. — A second cable wanted between Australia and Europe. — New postage rates. — Lightning freaks. — Warning of explosive or deleterious gases. — A new magneto-electric motor. — The telegraph in the Dutch East Indies in 1874. — Electric light. — The telegraph in India. — Tariff bureau. — Proposed telegraph line across the african continent. — Eastern telegraph.

6) **The telegraphic journal.** London, August 1. 1876.

Latimer Clark, C. E. — Electro-magnetic action of moved electrified particles. — Block signalling. — A new dental invention. — On measurement of the electric resistance of liquids by means of the capillary electrometer. — Notes. — Electrical science in foreign journals. — Submarine telegraphy. — Patents. — Correspondence.

7) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau internationale des administrations télégraphiques. No. 20. Berne, 25 Août 1876.

Considérations générales sur les tarifs (3. article). — Zur Theorie der Translation (Sur la theorie de la translation), par le Dr. K. Ed. Zetsche (texte original allemand avec traduction française) (1er article). — Théorie générale de la transmission simultanée (Duplex telegraphy), par M. Schwendler (4e partie, 1er article) (traduit de l'anglais). — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 17. Berlin, September. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

75. Die Ergebnisse der Reichs-Postverwaltung während der Jahre 1873—1875.

II.

Betriebs-Postanstalten.

In der Eintheilung der Betriebs-Postanstalten ist die Veränderung eingetreten, daß die früheren Postexpeditionen jetzt die Bezeichnung als Postämter III. Klasse führen; außerdem haben die früheren Eisenbahn-Postämter die Bezeichnung als Bahnpostämter und die von denselben ressortirenden, früher als ambulante Postbüreaus bezeichneten Vermittelungsstellen für die Postbeförderungen in den Eisenbahnzügen die Bezeichnung als Bahnposten erhalten.

Demnach bestehen jetzt als Lokal-Postanstalten:

- Postämter I. Klasse mit Postdirektoren,
- Postämter II. Klasse mit Postmeistern, und
- Postämter III. Klasse mit Postverwaltern an der Spitze, sowie die in dem Berichte für 1870—72 als damals neue Einrichtung aufgeführten Postagenturen;

für den Eisenbahn-Postdienst:

- Bahnpostämter mit Postdirektoren an der Spitze; — von denselben ausgehend:
  - Bahnposten und, soweit der Dienst unterwegs nur durch Schaffner verrichtet wird: Schaffner-Bahnposten.

Die Zahl dieser Postanstalten hat sich in den Einzeljahren wie folgt gestellt:

	Postämter. (Postämter I.)	Postverwaltungen. (Postämter II.)	Postexpeditionen. (Postämter III.)	Postagenturen.	Eisenbahn-Postämter. (Bahnpostämter.)	Deutsche Postanstalten im Auslande.	Insgesammt.
1872	558	585	3136	1441	31	4	5755
1873	561	590	3026	1788	31	5	6001
1874	563	588	2977	2110	33	5	6276
1875	573	587	2899	2266	33	5	6363

Die Einrichtung der Postagenturen ist nach wie vor segensreich gewesen zur immer weiteren Verzweigung der Postbetriebsstellen über das Land, zur Belebung des Verkehrs in den betreffenden Gegenden, Verkleinerung der Bestellbezirke für die Landbriefträger und Herstellung immer engerer Verbindungen mit allen Ortschaften und zerstreuten Wohnstätten auf dem platten Lande. Wenn die Zahl der **Bahnpostämter** nur um **zwei** gestiegen ist, ungeachtet der durch die Eröffnung vieler neuen Eisenbahnen eingetretenen Erweiterung des Eisenbahn-Postbetriebsdienstes, so hat sich die Nothwendigkeit einer umfassenderen Vermehrung im Interesse einer sparsamen Verwaltung dadurch vermeiden lassen, daß die Leitung und Beaufsichtigung jenes Dienstes für unbedeutendere Linien mehr und mehr auf vorhandene Lokal-Postanstalten mit übertragen worden ist. Ueber den Umfang der Erweiterung des bezeichneten Dienstzweiges ergiebt sich ein Bild aus dem Umstande, daß die Zahl der täglich im Umlauf befindlichen Bahnposttransporte von 2291 im Jahre 1872 auf 2876 im Jahre 1875, die Zahl der darunter begriffenen vollständigen Bahnposten von 748 auf 895, die Zahl der im Bahnpostdienste beschäftigten Beamten und Unterbeamten von bz. 1139 und 1202 auf 1281 und 1457 gestiegen ist.

Personalverhältnisse.

Das **Gesammtpersonal** der Postverwaltung umfaßte:

1872	49,945	Personen,
1873	52,060	»
1874	53,955	»
1875	55,004	»

nämlich:

	1872.	1873.	1874.	1875.
Beamte	16,795	17,837	18,535	18,825
Unterbeamte	26,198	27,520	28,855	29,560
Posthalter (ausschl. derjenigen, welche als Vorsteher von Postanstalten bei den Beamten aufgeführt sind)	1,284	1,245	1,194	1,162
Postillone	5,668	5,458	5,371	5,458

Im Bahnpostdienst waren beschäftigt:	1872.	1873.	1874.	1875.
Beamte..................	1,139	1,195	1,247	1,281
Unterbeamte	1,202	1,262	1,334	1,457

Der geistigen Ausbildung der Beamten hat die Postverwaltung fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Diesem Zwecke dienen namentlich die bei sämmtlichen Ober-Postdirektionen bestehenden, allen Beamten zugänglichen Amtsbibliotheken und das als Beiheft zum Postamtsblatt erscheinende Postarchiv. Die Bibliotheken werden nach Maßgabe der vorhandenen Mittel durch Ankauf wissenschaftlicher Werke, vorzugsweise solcher kulturgeschichtlichen Inhalts, vervollständigt. Das Postarchiv — seit dem 1. Januar 1876 die Bezeichnung: »Archiv für Post und Telegraphie« führend — hat von seinem Beginn, 1. Januar 1873, ab bis zum Schlusse des Jahres 1875 242 größere und 368 kleinere Aufsätze, Mittheilungen u. s. w. gebracht, welche theils das Verkehrswesen der Gegenwart und Vergangenheit schildern, theils geographische und andere wissenschaftliche Gegenstände behandeln. Es bietet befähigten Postbeamten zugleich die gern benutzte Gelegenheit, eigene Erzeugnisse zu veröffentlichen.

Besondere Fürsorge ist außerdem der dienstlichen Heranbildung der Posteleven gewidmet worden. Diese Klasse der Dienstanfänger besitzt durchgängig eine gute schulwissenschaftliche Vorbildung und ist die Pflanzstätte zur Besetzung aller wichtigeren, sowie der höheren Dienststellen. Deshalb sind im Jahre 1875 in allen Ober-Postdirektions-Bezirken besondere Unterrichtskurse für Posteleven veranstaltet worden. Durch den Unterricht, welcher von geeigneten Postbeamten ertheilt wird, sind überall gute Erfolge erzielt worden. Nicht bloß allseitige Tüchtigkeit im Dienste ist befördert, sondern auch wahres Interesse für den Beruf und der kameradschaftliche Sinn unter den jungen Beamten verstärkt worden. Im Hinblick auf diese günstigen Ergebnisse werden die zunächst versuchsweise eingerichteten Unterrichtskurse als dauernde Einrichtung beibehalten werden.

Den in der Prüfung bestandenen Posteleven — den Postpraktikanten — wird seit dem Jahre 1874 grundsätzlich durch Beschäftigung in anderen, als ihren Heimathsbezirken und an den bedeutendsten Punkten des Postverkehrs Gelegenheit gegeben, ihren Gesichtskreis und ihre dienstliche Erfahrung zu erweitern.

Mit der Vorsorge für die fortgesetzte Hebung des Bildungsstandes und der geistigen Entwickelung der Beamten sind Bestrebungen zur Förderung ihres körperlichen Wohlbefindens und ihrer wirthschaftlichen Lage Hand in Hand gegangen.

Zu diesen Bestrebungen gehört zunächst die seit 1873 erst versuchsweise in einzelnen Bezirken und demnächst allgemein angeordnete Gewährung von Erholungsurlaub an die Postbeamten. Die Beurlaubung erstreckt sich für die angestellten Beamten auf 14 Tage bis drei Wochen und wird in der Art ermöglicht, daß die Dienstgeschäfte der beurlaubten Beamten im Wesentlichen von ihren Mitarbeitern übernommen, zum Theil auch von sonst überzählig arbeitenden, in der Erlernung des Dienstes begriffenen jungen Beamten besorgt werden. Die Durchführung dieser Maßregel, welche anfangs schwierig erschien, ist nunmehr als vollständig gelungen zu bezeichnen. Im Sommer des Jahres 1875 sind innerhalb des Reichspostgebiets 5138 Beamte auf den Gesammtzeitraum von 9707 Wochen zur

Erholung beurlaubt gewesen. Die günstigen Folgen der Beurlaubung sind überall dadurch zu Tage getreten, daß die Beamten geistig und körperlich erfrischt, sowie in ihrer Leistungsfähigkeit gehoben vom Urlaub zurückgekehrt sind und ihre Dienstgeschäfte mit vermehrter Berufsfreudigkeit und Hingebung wieder aufgenommen haben. Mehrfach ist zugleich die Wahrnehmung gemacht worden, daß die Beamten seltener aus Anlaß leichter Erkrankungen vom Dienste fern blieben. Auch hat die Beurlaubung zur Vornahme von Kuren auf Grund ärztlicher Zeugnisse erheblich abgenommen. Während 1874 auf Grund von Krankheitszeugnissen noch an 833 Beamte Urlaub für 5291 Wochen hat ertheilt werden müssen, ist die Urlaubsertheilung unter Verhältnissen dieser Art im Jahre 1875 auf 757 Beamte beschränkt geblieben, welche im Ganzen für 4677 Wochen beurlaubt worden sind, und die Stellvertretungskosten haben sich im Jahre 1875 um mehr als 11,000 Mark gegen das Vorjahr vermindert. Ein schätzenswerther Gewinn geht ferner daraus hervor, daß die Durchführung des Erholungsurlaubs wesentlich von der Willfährigkeit und dem einträchtigen Zusammenwirken der Beamten abhängig ist, und daß hierdurch der Geist der Zusammengehörigkeit, sowie das Bewußtsein der Gemeinsamkeit ihrer Interessen mit denjenigen der Verwaltung geweckt und lebendig erhalten wird.

Die Spar- und Vorschußvereine der Postbeamten haben sich immer weiter entwickelt und nach wie vor eine segensreiche Wirksamkeit entfaltet. Nach dreijährigem Bestehen derselben sind im Jahre 1875 zum ersten Male die statutenmäßigen Generalversammlungen abgehalten worden. Durch die bei fast sämmtlichen Vereinen übereinstimmend beschlossenen Aenderungen der Statuten, die in der Hauptsache eine den neuen Währungsverhältnissen angepaßte Abrundung des Zinsfußes für Einlagen und Vorschüsse, sowie eine den gemachten Erfahrungen entsprechende anderweite Begrenzung des zulässigen Höchstbetrages für Vorschüsse zum Gegenstand hatten, ist der Ausbau des Vereinswesens auf den ursprünglichen Grundlagen weitergeführt.

Die Entwickelung der Vereinsthätigkeit, welche am Ende des Jahres 1875 in 37 Vereinen für sämmtliche Ober-Postdirectionsbezirke ins Leben getreten war, geht aus nachstehenden Zahlen hervor.

Es betrug:

	die Mitgliederzahl:	die Summe der Jahresbeiträge: Mark	das Gesammtguthaben der Mitglieder: Mark	das gesammte Vereinsvermögen: Mark
im Jahre 1873	15,427	516,763	856,085	874,567
» » 1874	17,324	697,221	1,396,377	1,434,835
» » 1875	20,849	904,482	2,116,683	2,141,249

Durch die Bewilligung von Vorschüssen gegen Zins an die Mitglieder, wobei die Vorschüsse:

im Jahre 1873 zusammen auf	592,611	Mark,
» » 1874 » »	849,765	»
» » 1875 » »	1,378,562	»

sich beliefen, sowie durch anderweite zweckmäßige Anlegung des Vereinsvermögens wurde an Zinsen und Gewinnantheilen

im Jahre 1873 ein Gesammtbetrag von..... 32,819 Mark,
» » 1874 » » »..... 60,866 »
» » 1875 » » »..... 95,430 »

erzielt.

Dem Reservefonds wurden überwiesen:

im Jahre 1873.......... 2978 Mark,
» » 1874.......... 4341 »
» » 1875.......... 7173 »

wodurch der Gesammt-Reservefonds bei sämmtlichen Vereinen am Schlusse des Jahres 1875 auf den Betrag von 19,317 Mark gebracht worden ist.

Außer den vorstehend dargelegten Ergebnissen der Vereinsthätigkeit erzielten die Post-Spar- und Vorschußvereine auch durch Beschaffung billiger und zugleich guter Nahrungsmittel und anderer Wirthschaftsgegenstände für die Haushaltungen der Vereinsmitglieder gute Erfolge.

Weiter übt die Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Deutschen Reichs-Postverwaltung in wachsendem Maße einen segensreichen Einfluß aus. Das Vermögen der Stiftung erfuhr durch Zuwendungen aus Privat- und Beamtenkreisen eine stetige Vermehrung und belief sich am Ende des Jahres 1875 auf 351,831 Mark. In dem Zeitraum von 1873 bis 1875 konnten aus den Einkünften der Stiftung folgende Unterstützungen gewährt werden. An Reisestipendien für zusammen 14 Beamte 7200 Mark. An Studien- &c. Stipendien für Angehörige von Postbeamten und Unterbeamten in 48 Fällen insgesammt 7410 Mark. An Unterstützungen für Postbeamte und Unterbeamte und deren Hinterbliebene in 410 Fällen zusammen 27,569 Mark.

Der Post-Armen- und Unterstützungsfonds hat sein Kapitalvermögen bis zum Schlusse des Jahres 1875 auf 919,499 Mark 90 Pf. erhöht.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1875 9543 Personen unterstützt.

Die Gesammtzahl der Angehörigen der Postverwaltung, welchen im Jahre 1875 aus den Stiftungen und Fonds derselben Unterstützungen zugewendet wurden, beträgt 19,233.

Endlich haben auch die Erleichterungen, welche die mit einer Anzahl von Versicherungsgesellschaften getroffenen Vereinbarungen den Postbeamten und Unterbeamten hinsichtlich der Lebensversicherungen darbieten, ihre heilsame Wirkung weiterhin bewährt. Die Zahl der durch Vermittelung der Postversicherungs-Kommission abgeschlossenen Lebensversicherungen von Postunterbeamten, für welche ein Zuschuß von 17 pCt. der tarifmäßigen Prämien aus der Post-Armen- bz. Post-Unterstützungskasse gewährt wird, betrug Ende Dezember 1875:

2174 Versicherungen mit einer Summe von 2,361,300 Mark, was gegen das Jahr 1872 einen Zuwachs von
434 Versicherungen mit zusammen 437,400 Mark ausmacht.

Auf Grund der neueren Verträge (ohne Zuschuß aus Postfonds) bestanden am Ende des Jahres 1875:

2876 Versicherungen mit einer Summe von 8,838,362 Mark, mithin gegen den Stand am Ende des Jahres 1872 mehr:
928 Versicherungen mit 3,141,007 Mark.

Die Gesammtzahl der durch Vermittelung der Postverwaltung abgeschlossenen Lebensversicherungen von Postbeamten und Unterbeamten belief sich Ende 1875 auf

5050 Versicherungen mit einer Summe von 11,199,662 Mark.

Es ergiebt sich hieraus ein für den Zeitraum von drei Jahren erheblicher Zuwachs von

1362 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 3,578,407 Mark.

Vereinigung von Telegraphenanstalten mit den Postbetriebsstellen.

Die mit Beginn des Jahres 1876 stattgehabte Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung erforderte schon im Laufe des Jahres 1875 mannichfache vorbereitende Schritte. Soweit die Personalverhältnisse in Frage kommen, war die Fürsorge der Verwaltung vorzugsweise darauf gerichtet, die Postbeamten in ausreichender Zahl und erweitertem Maße mit der Technik des Telegraphenwesens vertraut zu machen. Zu diesem Zwecke wurden namentlich die jüngeren, noch nicht zur festen Anstellung gelangten Postbeamten in größerer Zahl und ferner die Vorsteher der Postämter mit Telegraphenbetrieb für den Telegraphendienst ausgebildet. Für die Postinspektoren wurden im Sommer 1875 in Berlin besondere, mit praktischen Uebungen verbundene Telegraphen-Unterrichtskurse eingerichtet, um diese Beamten zu ihren erweiterten Berufspflichten tüchtig zu machen. Andererseits sind, soweit sich die Gelegenheit dazu bot, Telegraphenbeamte behufs ihrer postdienstlichen Ausbildung geeigneten Postanstalten zugetheilt worden, um auch in Bezug auf das Beamtenwesen eine vollständige Verschmelzung beider Verkehrszweige im Interesse einer einfachen und sparsamen Verwaltung anzubahnen.

Die Vortheile, welche sich aus der Vereinigung von Telegraphenstationen mit den Orts-Postanstalten sowohl in finanzieller Hinsicht als auch für die weitere Ausdehnung des Telegraphennetzes auf Orte mit geringerem Verkehr ergeben, haben dazu geführt, mit diesen Vereinigungen seit dem Jahre 1872 immer weiter vorzuschreiten. Während Ende 1872 898 Telegraphenstationen mit der Post vereinigt waren, hat sich die Zahl der vereinigten Post- und Telegraphenanstalten im Jahre 1873 auf 953, im Jahre 1874 auf 1142 und im Jahre 1875, seitdem die obere Leitung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens enger miteinander verschmolzen ist, bis auf 1621 gehoben. Die Zahl der Postbeamten, welche für den Telegraphendienst mit ausgebildet sind, belief sich Ende 1875 auf 4851. Die Vergütungen, welche für die Wahrnehmung des Telegraphendienstes bei den vereinigten Telegraphenstationen und Kassen von der Telegraphen- an die Postverwaltung gezahlt wurden, betrugen im Jahre 1873: 190,060 Thlr., im Jahre 1874: 202,173 Thlr., und im Jahre 1875: 178,000 Thlr. (534,000 Mark). Die Verringerung der Summe im letzten Jahre hatte in der ungünstigen Gestaltung der Finanzverhältnisse der Telegraphenverwaltung ihre Veranlassung und bezeichnet keinen Rückschritt in den Leistungen der Post für die Telegraphie. An aufgegebenen und angekommenen Telegrammen sind von den mit der Post vereinigten Stationen im Jahre 1873: 2,800,690, im Jahre 1874: 2,924,160 und im Jahre 1875: 4,570,947 Stück bearbeitet worden.

Postkurse und Postwagen.

Die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge belief sich Ende 1872 auf 2291, Ende 1875 auf 2876.

Von diesen Zügen wurden begleitet:

1. durch Bahnposten: Ende 1872 748, Ende 1875 895;
2. durch Postschaffner: Ende 1872 951, Ende 1875 1143;
3. die Beförderung von Briefpost-Gegenständen durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals fand statt: Ende 1872 bei 592 Zügen, Ende 1875 bei 838 Zügen.

Die Gesammt-Postkurslänge auf Eisenbahnen betrug: Ende 1872 2,416,5 Meilen, Ende 1875 22,091 Kilometer; und es wurden von den Eisenbahnposten zurückgelegt: im Jahre 1872 7,750,116 Meilen, im Jahre 1875 73,709,014 Kilometer.

Die Zahl der Postkurse auf Landstraßen betrug: Ende 1872 3831, Ende 1875 4078. Darunter waren Personenposten: Ende 1872 1893, Ende 1875 1551. Die Zahl der mit den Personenposten gereisten Personen betrug: im Jahre 1872 5,558,214, im Jahre 1875 4,455,922. Die gesammte Kurslänge der Posten auf Landstraßen betrug: Ende 1872 8541 Meilen, Ende 1875 58,901 Kilometer. Von den Posten auf Landstraßen wurden zurückgelegt: im Jahre 1872 7,636,609 Meilen, im Jahre 1875 54,232,613 Kilometer. An regelmäßigen Privat-Personenfuhrwerken, welche zur Beförderung der Postsachen mitbenutzt werden, bestanden: Ende 1872 445 mit einer Kurslänge von 789 Meilen, Ende 1875 724 mit einer Kurslänge von 8586 Kilometern.

Zur Postbeförderung auf Wasserstraßen wurden Dampfschiffverbindungen benutzt: im Jahre 1872 117, im Jahre 1875 52. Die Länge der Postlinien auf Wasserstraßen betrug: im Jahre 1872 264,2 Meilen, im Jahre 1875 1800 Kilometer. Die Posten auf Wasserstraßen legten — soweit letztere innerhalb des diesseitigen Postgebiets befindlich sind — zurück: im Jahre 1872 99,855 Meilen, im Jahre 1875 636,213 Kilometer.

Von sämmtlichen Posten zusammengenommen wurden zurückgelegt: im Jahre 1872 15,486,580 Meilen, im Jahre 1875 128,577,840 Kilometer.

An Postwagen waren vorhanden, und zwar:	Ende 1872.	Ende 1875.
an reichseigenen Bahnpostwagen	706	882
» Postabtheilungen in Wagen der Eisenbahnverwaltungen	238	321
» reichseigenen Postwagen für Landstraßen	4,166	4,397
» Schlitten bz. Schlitten-Untergestellen	1,127	971
» Posthalterei-Wagen und Schlitten (Eigenthum der Posthalter):		
Wagen	5,897	4,872
Schlitten	2,046	1,659
zusammen	14,180	13,102

Verhältnisse der Post zu den Eisenbahnen.

Die Gesichtspunkte, welche es wünschenswerth erscheinen ließen, die gesammten Rechtsverhältnisse der Post zu den Eisenbahnen einer einheitlichen reichsgesetzlichen Regelung zu unterziehen, sind im vorigen Verwaltungsberichte eingehend dargelegt

worden. Während der diesmaligen Berichtsperiode ist es gelungen, die Regelung dieses wichtigen Gegenstandes in einer ebenso den Bedürfnissen der Postverwaltung wie den Anforderungen des Eisenbahndienstes entsprechenden Weise zu bewirken.

Das Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 ordnet die Leistungen für die Zwecke des Postdienstes gleichmäßig für Reichs-, Staats- und Privatbahnen, soweit dies bei den letzteren nach den Konzessionsurkunden zulässig ist. Ohne die Gesammtsumme der den Eisenbahnen bisher obliegenden Verpflichtungen zu erhöhen, sind die Beziehungen zur Postverwaltung nach Maßgabe der gewonnenen Erfahrungen in mehrfacher Hinsicht sicherer festgestellt und die Lücken, welche sich in den auf der Grundlage des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 beruhenden Bestimmungen ergeben hatten, in durchgreifender und zweckentsprechender Weise ergänzt worden.

Mit Rücksicht auf die durch den Gegenstand gebotene Beweglichkeit in der Anwendung und Handhabung des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 waren die näheren Anordnungen über die Ausführung der durch das Gesetz bestimmten Leistungen, sowie über Festsetzung und Berechnung der seitens der Postverwaltung dafür zu entrichtenden Vergütungen den vom Reichskanzler zu erlassenden Vollzugsbestimmungen vorbehalten worden. Diese Vollzugsbestimmungen sind inzwischen nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des Reichs-Eisenbahnamts, unter Zustimmung des Bundesraths, unterm 9. Februar 1876 erlassen worden.

Verkehrserleichterungen.

Die Erleichterungen für den Verkehr, welche durch die gelegentlich der Münzreform an Stelle des früheren Reglements vom 30. November 1871 vom 1. Januar 1875 ab eingeführte Postordnung vom 18. Dezember 1874 und spätere Nachträge zu derselben gewährt wurden, ergaben sich vorzugsweise auf folgenden Gebieten.

Die Gewichtsgrenze für solche Drucksachen, welche offen oder unter Band mit der Briefpost zu befördern sind, wurde von 500 auf 1000 Gramm ausgedehnt, und die früher von 40 zu 40 Gramm mit ⅓ Sgr. oder 1 Kreuzer bis zu 2 Sgr. bz. 7 Kreuzer steigende Taxe dafür in der Weise vereinfacht, daß gegenwärtig erhoben werden: bei einem Gewicht

bis zu 50 Gramm	3 Pf.,
über 50 bis 250 Gramm..........	10 »
» 250 » 500 »	20 »
» 500 » 1000 »	30 »

Eine ähnliche Vereinfachung trat bei dem bis dahin mit dem Tarife für Drucksachen gleichen Tarife für Waarenproben in der Art ein, daß eine Durchschnittstaxe von 10 Pf. für alle Sendungen bis zum Gewicht von 250 Gramm — der Höchstgrenze des zulässigen Gewichts — eingeführt wurde.

Das Porto für solche Drucksachen, welche als außerordentliche Zeitungsbeilagen zur Einlieferung gelangen, wurde von $^1/_{12}$ Sgr. bz. $^7/_{24}$ Kr. auf ¼ Pf. für das Stück ermäßigt.

Dem Postanweisungsverkehr wurden neue Grundlagen zu weiterem Aufschwunge dadurch gegeben, daß nicht allein die bis dahin auf 50 Thlr. beschränkte Höchstsumme auf 300 Mark, also auf das Doppelte erhöht, sondern auch der Tarif,

welcher bis dahin die Sätze von 2 Sgr. bis zu 25 Thlr. und 4 Sgr. über 25 Thlr. vorgesehen hatte, wie folgt bestimmt wurde:

bis 100 Mark	20 Pf.,
über 100 bis 200 Mark	30 »
» 200 » 300 »	40 »

Es möge sogleich hier die folgende Statistik über den Postanweisungsverkehr eingeschaltet sein, welche sich nur auf den Verkehr innerhalb des Reichs-Postgebiets bezieht und jenen Aufschwung in einfachster Form darstellt:

	Stückzahl.	Mark.	Gebührenertrag.
1872	12,0 Millionen	434,5 Millionen	2,624,000 Mark.
1873	13,1 »	496,5 »	2,911,000 »
1874	15,0 »	631,2 »	3,200,000 »
1875	18,5 »	1,069,4 »	4,038,000 »

Es ist nicht ohne Schwierigkeit möglich gewesen, einen so bedeutenden Verkehr, bei welchem der Umsatz im letzten Jahre mit Hinzurechnung der Zahlungen im Austausch mit den fremden Postgebieten die Summe von 1229 Millionen Mark überstiegen hat, mit den gegebenen Mitteln zu bewältigen, zumal die Mitwirkung der Postanstalten in den letzten Jahren auch in sehr umfassendem Maße bei den Münzeinziehungen bz. Münzumwechselungen in Anspruch genommen worden ist (vergl. unter 5). Mit besonderer Befriedigung darf hervorgehoben werden, wie die Kontrole darüber, daß jeder Auszahlung die Vereinnahmung der gleichen Summe am Einzahlungsorte gegenübersteht, den desfallsigen Ausgleich ohne jede Differenz ermöglicht hat. Den Postbeamten wurden auf die unvermeidlichen Einbußen im Einzelverkehr entsprechende Entschädigungen gewährt.

Dem Postanweisungsverkehr steht der Postvorschuß- und der Postauftrags-Verkehr als derjenige Dienstzweig gegenüber, bei welchem die Postverwaltung sich mit der Einziehung von Geldbeträgen von bestimmten Adressaten für Rechnung der Absender befaßt.

Das Postvorschußverfahren ist für die Postanstalten beschwerlicher und mit größerer Gefahr verbunden, als das Postauftragsverfahren; es liegt daher im Interesse der Verwaltung, dasselbe möglichst nur da angewendet zu sehen, wo das letztere Verfahren dem Zwecke zu dienen nicht geeignet ist, namentlich bei Packetsendungen mit Nachnahmen. Aus diesem Grunde ist die Entnahme von Postvorschüssen durch die Postordnung vom 18. Dezember 1874 mehr erschwert, als erleichtert, eine wesentliche Erleichterung dagegen dem Postauftragsverkehr dadurch zugewendet worden, daß, nachdem schon früher die vorauszuzahlende Gebühr von 5 Sgr. oder 18 Kr. auf 3 Sgr. oder 30 Pf. ermäßigt worden war, der Meistbetrag der auf diesem Wege zu vermittelnden Geldeinziehungen von 50 Thlr. auf 600 Mark erhöht worden ist. Daneben kommt dem Postauftragsverkehr die Gebührenermäßigung für Postanweisungen zu Gute. Welchen Aufschwung übrigens auch der Postauftragsverkehr seit der Einführung des Postauftragsverfahrens im Oktober 1871 genommen hat, ergiebt sich aus folgender Statistik:

	Stückzahl.	Eingezogener Betrag.	Gebührenertrag.
1872	143,302	9,4 Millionen Mark	70,079 Mark,
1873	457,146	40,5 » »	144,955 »
1874	965,161	100,5 » »	282,036 »
1875	1,627,149	184,0 » »	472,012 »

Für den Handelsstand hat das Postauftragsverfahren vermöge seines Einflusses auf die Kreditverhältnisse, namentlich durch die billige und bequeme Einziehung der Wechsel, sich von besonderem Werthe erwiesen.

Im Uebrigen sind durch die Einführung der Postordnung vom 18. Dezember 1874 die Gebühren für den Stadtpostverkehr und einzelne Bestellgebühren, welche noch aus früherer Zeit da und dort in abweichenden Sätzen fortbestanden, einheitlich geregelt, und ist damit der letzte Rest der einstigen Mannichfaltigkeit der Tarife beseitigt worden.

Weitere Erleichterungen für den Verkehr sind aus den Jahren 1873 bis 1875 noch in folgenden Punkten zu verzeichnen:

Im Versendungsverkehr wurde das Erforderniß fünfmaliger Versiegelung der Werthbriefe abgeschafft und die Einrichtung getroffen, daß derartige Briefe auch mit nur zwei Siegeln verschlossen zur Beförderung angenommen werden.

Durch Aufwendungen aus den etatsmäßig bewilligten Mitteln der Postverwaltung ist es thunlich gewesen, die Zahl der Postbriefkasten ansehnlich zu vermehren. Es waren vorhanden am Schlusse der Jahre:

	1872.	1873.	1874.	1875.
a) Briefkasten in Postorten ..	10,336	11,227	11,962	12,577
b) Briefkasten in Landorten ..	17,242	17,709	19,216	20,263
Summe ..	27,578	28,936	31,178	32,840

Der Bestelldienst in den Postorten erweiterte sich seit März 1874 dahin, daß auch Packete mit Werthangabe bis 1500 Mark zugleich mit den Begleitadressen abgetragen werden.

Mit der Einführung der sogenannten »Bahnhofsbriefe« wurde am 7. Juni 1874 eine Einrichtung getroffen, welche es dem Publikum ermöglicht, unter Einhaltung gewisser Bedingungen Briefe unmittelbar nach Ankunft der Eisenbahnzüge am Bestimmungsorte an dem Bahnpostwagen in Empfang zu nehmen.

Durch Verstärkung des Landbriefträger-Personals um 1146 Stellen in den Jahren 1873—75 wurde es ermöglicht, im Landbrief-Bestellungsdienste wirksam mit der Verkleinerung allzugroßer Bestellbezirke fortzufahren und dadurch die Bestellung und Einsammlung der Postsendungen der ländlichen Bevölkerung, welche bei zunehmender Bildung und Wohlfahrt in wachsendem Maße an dem Postverkehre Theil nimmt, zu beschleunigen. Auch wurden mancherlei Anordnungen getroffen, welche geeignet waren, die Verbindung der Ortschaften unter sich und mit den Postanstalten zu vervielfältigen bz. zu verbessern und überhaupt die Nutzbarkeit der vorhandenen Landposteinrichtungen zu erweitern. Um dem vielfach geäußerten Wunsche einer umfassenderen Packetbestellung nach dem platten Lande entgegenzukommen, wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 1875 versuchsweise und später allgemein die Einrichtung getroffen, daß die Landbriefträger auch die Bestellung schwererer Packete und zwar, soweit letztere das Einzelgewicht von 5 Kilogramm überschreiten oder durch die Gesammtmenge der Packete bis 5 Kilogramm das Höchstgewicht der sonst zulässigen Belastung der Landbriefträger (10 Kilogramm) überschritten wird, unter Erhebung des Bestellgeldes zu eigenen Gunsten, auszuführen haben.

76. Das Telegraphenwesen der Schweiz.

Von Herrn Postsekretär Thiele in Oppeln.

Das Netz der schweizerischen Telegraphenlinien ist außerordentlich dicht. Wie ein Blick auf die Karte des eidgenössischen Telegraphennetzes beweist, bedecken die Telegraphenleitungen das Land und namentlich die Ebene mit engen Maschen; eine Unterbrechung zeigt sich nur, wo der Gürtel der Alpenkette ihrem Vordringen sich entgegenstellt. Und auch da läßt sich der Telegraph nicht ganz zurückdrängen. Er überschreitet kühn die höchsten Bergrücken und schrickt selbst vor den Regionen des ewigen Schnees nicht zurück. Er übersteigt den Simplon und verbindet die nach Genf und Lausanne reichenden Drähte des Rhonethales über Domo d'Ossola und Arona mit Mailand; über die Höhen des St. Gotthard und Bernhardin führt er den elektrischen Funken nach Bellinzona und Mailand, über den Splügen nach Chiavenna, über den Bernina nach Sondrio, und selbst die unwirthlichen Paßhöhen der Furca, des Albula und Flüela vermögen sein Vordringen nicht zu hemmen.

Die Erbauung und Unterhaltung dieser transalpinen Telegraphenleitungen erfordert sehr viel Mühe und ihre Bewachung große Sorgfalt. Welche Schwierigkeiten die klimatischen Verhältnisse in der Schweiz verursachen, läßt sich ermessen, wenn man erwägt, daß in den Gebirgshöhen der Alpen ein einziger Schneefall, ein einziger Sturm häufig die größten Verheerungen anrichtet, und daß die Gebirgslinien, an denen die Schweiz so überreich ist, oft nicht nur während mehrerer Tage, sondern während mehrerer Wochen, oft sogar während eines ganzen Winters absolut unzugänglich bleiben. Im Winter liegt der Schnee mitunter so hoch, daß die Leitungen vollständig darin begraben sind und über sie hinweg die einspännigen Schlitten der Alpenposten ihren Weg nehmen.

Auf diesen unwegsamen Gebirgshöhen emanzipirt sich der Telegraph vollständig von der Post- und Fahrstraße. Seinem elektrischen Ungestüm behagt das bedächtige, in vielen Straßenwindungen fortschreitende Emporklimmen seiner Begleiterin, der Post, nicht mehr; er sagt sich von ihr los und geht seinen eigenen Weg über Stock und Stein, über Felsgeröll und Moranenschutt, über tobende Bergwasser und gähnende Untiefen. Bald rechts, bald links, bald über, bald unter der Fahrstraße sieht man die Telegraphenstangen auftauchen, immer den geraden, den kürzesten Weg verfolgend. Wo die Bodenbeschaffenheit das Aufrichten einer Stange nicht gestattet, muß der kahle Stamm einer verwetterten Föhre deren Stelle ersetzen, und wo die Natur auch dieses Hülfsmittel versagt, dient ein in den nackten Fels getriebener Haken als Träger des elektrischen Drahtes. — Gerade auf diesen schneereichen Höhen ist die Wirksamkeit des Telegraphen besonders segensreich. Er ist der schnellste und mitunter der einzige Spender von Nachrichten über den Zustand, welcher in diesen Regionen herrscht, über die Ereignisse, welche dort vorkommen, und seiner Vermittelung ist nicht selten die Möglichkeit schleuniger Hülfe in kritischen Situationen zu verdanken. Allerdings ist er auch gerade dort dem Einfluß der entfesselten Naturkräfte, der Beschädigung und Vernichtung, ganz besonders ausgesetzt.

Die ungewöhnliche Dichtigkeit des eidgenössischen Telegraphennetzes läßt sich schon aus der Thatsache nachweisen, daß auf kaum je 46 □ Kilometer ein Telegraphenbüreau kommt, ein Verhältniß, in welchem die Schweiz von keinem andern

Staate nicht nur des kontinentalen Europa, sondern überhaupt der ganzen Welt übertroffen wird. Die Gesammtlänge der Linien betrug im Jahre 1875 6643,8 Kilometer, die Drahtlänge 17,833,9 Kilometer; darunter befanden sich 6350,3 Kilometer Staatslinien mit einer Drahtlänge von 15,454,6 Kilometern, 226,6 Kilometer Bahnlinien mit 2281,6 Kilometer Drahtlänge und 66,9 Kilometer an Private und Gesellschaften vergebene Linien mit 120,9 Kilometer Drahtlänge. Die Vermehrung der Linien belief sich im Jahre 1875 auf 273,9 Kilometer und die der Drähte auf 948,5 Kilometer. Außerdem waren 53,6 Kilometer Kabelleitungen gelegt.

Wie die Postanstalten, so sind auch die Telegraphenbüreaus in der Schweiz außerordentlich ausgebreitet; es giebt sogar 60 Telegraphenbüreaus an Orten, an denen nicht einmal eine Postanstalt besteht, darunter auf den hohen Gebirgspässen der Grimsel, Albula, Flüela, dem Eggishorn u. s. w. Die Schweiz umfaßte am Schlusse des vorigen Jahres im Ganzen 1002 Telegraphenanstalten; es kommt mithin bei einer Einwohnerschaft von 2,700,000 Seelen auf je 2694 Einwohner ein Telegraphenbüreau, ein Verhältniß, welches als ungemein günstig bezeichnet werden muß. Die Vermehrung der Telegraphenbüreaus hat in den letzten Jahren in überraschendem Maße zugenommen. Von den jetzt bestehenden 1002 Büreaus sind 94 im Jahre 1873, 99 im Jahre 1874 und 103 im Jahre 1875 neu errichtet worden. Diese außerordentliche Vermehrung ist zum Theil auf den Bundesrathsbeschluß vom 10. März 1869 zurückzuführen, nach welchem neue Postkurse fortan nur zwischen Ortschaften, welche Telegraphenbüreaus besitzen, errichtet werden sollten. In Folge dieses Beschlusses steigerten sich die Gesuche um Errichtung von Telegraphenanstalten erheblich; denn trotz der finanziellen Beiträge, welche die Gemeinden zu der Erhaltung der Anstalten zu leisten haben, suchten sich viele Ortschaften die Errichtung von Telegraphenbüreaus zu sichern, nicht weil ein wirkliches Bedürfniß dazu vorlag, sondern um darauf ein Verlangen nach Einführung von Postkursen gründen zu können. Natürlich mußte unter solchen Verhältnissen die Ertragsfähigkeit der Telegraphen nicht unerheblich beeinträchtigt werden; denn nicht nur die Einrichtung, sondern auch die Erhaltung der Büreaus verursacht erhebliche Kosten, welche in vielen Fällen bei den neu errichteten Büreaus durch die Verkehrseinnahmen und die Beiträge der Gemeinden nicht entfernt gedeckt werden. Nach einer Berechnung der eidgenössischen Telegraphenverwaltung aus dem Jahre 1874 erfordert die Eröffnung eines neuen Büreaus eine einmalige Ausgabe von etwa 1000 Frcs. für Linienbau, Apparate, Einrichtung und Instruktion; zur Deckung der laufenden Betriebskosten bedarf es, ohne Berücksichtigung der Gemeindeleistungen, 4000 Depeschen jährlich, eine Zahl, welche in dem genannten Jahre nur von 18 pCt. der kleineren Büreaus erreicht wurde. Es ist klar, daß unter solchen Verhältnissen die Telegraphenverwaltung zu unproduktiven Ausgaben veranlaßt werden mußte, welche durch das Verkehrsbedürfniß nicht begründet waren, und da auch auf das Finanzergebniß der Postverwaltung jener Beschluß einen nachtheiligen Einfluß ausgeübt hat, so ist er im vorigen Jahre durch Bundesbeschluß vom 24. Februar wieder aufgehoben worden.

Es soll indeß nicht gesagt sein, daß die ungewöhnliche Vermehrung der Telegraphenanstalten ausschließlich auf jenen Beschluß zurückzuführen ist; vielmehr haben auch die eigenthümlichen Verkehrsverhältnisse der Schweiz, der rege geistige und Handelsverkehr, die Lage inmitten der bedeutendsten und kultivirtesten Nationen

Europas, der ungeheure Zufluß von Fremden rc. einen hervorragenden Einfluß hierauf ausgeübt und üben ihn noch aus. Thatsache ist, daß in Verwaltungskreisen bereits die Erwägung sich aufgedrängt hat, ob nicht vom Bundesrathe geeignete Maßnahmen zu treffen sein möchten, damit durch die fortschreitende Zunahme der Telegraphenbüreaus das finanzielle Gleichgewicht der Verwaltung nicht gestört werde.

Die Beitragspflicht der Gemeinden zu den Kosten der Einrichtung und des Unterhalts der Telegraphenbüreaus ist durch das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1854, betreffend die Organisation der Telegraphenverwaltung, gesetzlich geregelt. Die Beiträge bestehen in der ganzen oder theilweisen Lieferung der zum Bau und Unterhalt der Linien erforderlichen Stangen, oder in einem dieser Leistung entsprechenden Baarbetrage, in der unentgeltlichen Hergabe eines geeigneten Lokals und in einem jährlichen Geldbeitrage von mindestens 100 Frcs., welcher während zehn auf einander folgender Jahre zu leisten ist. Die Leistungen der Gemeinden bilden diejenige Einnahmeposition, welche den Etat der Telegraphenverwaltung im Gleichgewicht erhält. Nach der Statistik des vorigen Jahres beträgt der Durchschnittsertrag eines Telegramms (die internen, internationalen und transitirenden Telegramme zusammengerechnet) 63,6 Rappen, der Durchschnitt der Kosten dagegen 70,7 Rappen; das Budget würde mithin mit einem nicht unerheblichen Defizit abschließen müssen, wenn die Ausgaben lediglich aus den Einnahmen des Depeschenverkehrs bestritten werden sollten. Vornehmlich den Leistungen der Gemeinden, welche in der vorjährigen Rechnung mit 88,955 Frcs. 50 Cent. figuriren, ist es zuzuschreiben, daß die Rechnung für 1875 noch einen Ueberschuß von 10,539 Frcs. 28 Cent. aufweisen konnte.

Es mag hier beiläufig erwähnt werden, daß die Höhe der Einnahmen aus dem Depeschenverkehre, also auch des eventuellen Ueberschusses der Telegraphenverwaltung, zum nicht geringen Theile von der Stärke des Fremdenverkehrs in den Sommermonaten abhängt. Denn je stärker der Fremdenverkehr, desto größer wird die Zahl der internationalen Telegramme, welche allein einen Ueberschuß über die Selbstkosten der Verwaltung liefern. Während nämlich der Durchschnittsertrag eines internen Telegramms 54,7 Rappen beträgt, also hinter jenem Durchschnittskostensatze von 70,7 Rappen für alle Depeschen um 16 Rappen zurückbleibt, stellt sich der Durchschnittsertrag eines internationalen Telegramms auf 85,7 Rappen, mithin auf 15 Rappen über jenen Durchschnittskostensatz. — Selbstverständlich ist auch die Witterung während der Wintermonate nicht ohne Einfluß auf das Ertragsergebniß der Telegraphen; denn bei den eigenthümlichen Bodenverhältnissen der Schweiz kann ein rauher und stürmischer oder schneereicher Winter einen sehr bedeutenden Aufwand an Reparaturkosten im Gefolge haben.

Zur Herstellung der Telegraphenleitungen werden auch in der Schweiz meist imprägnirte Tannenstangen benutzt. Die Imprägnirung geschieht mit Kupfervitriol nach dem System Boucherie. Längs der Bahnlinien findet man vielfach noch eiserne Stangen; in neuerer Zeit werden dieselben jedoch nicht mehr angefertigt, weil sie mit mancherlei Nachtheilen verbunden sind. Sie sollen schwächer sein, als die Tannenstangen, weil sie hohl gefertigt werden müssen; die Verwendung massiver Eisenstangen würde einen unverhältnißmäßigen Kostenaufwand verursachen. Auch können sie nicht in derselben Länge hergestellt werden, und sind überdies erheblich kostspieliger. Auf einzelnen Linien, namentlich im Tessin und theilweise auch in Graubünden, sind Stangen von Kastanienholz im Gebrauch. Diese sollen die

besten, weil dauerhaftesten, sein, wie dem Verfasser im eidgenössischen Telegraphen-Departement versichert wurde, und überdies wegen der Zähigkeit des Kastanienholzes einer Imprägnirung nicht bedürfen. Die in der Schweiz verwendeten Kastanienstangen sind sämmtlich nicht imprägnirt; die ersten derselben wurden im Jahre 1855 aufgerichtet und stehen noch heute, ohne daß sie einer Erneuerung oder Reparatur bedurft hätten oder ihnen ihr Alter irgendwie anzumerken wäre. Der einzige Uebelstand an ihnen ist, daß sie nicht so gerade gewachsen sind wie die Tannenstangen, sondern theilweise Krümmungen und Windungen zeigen und in der Spitze verhältnißmäßig dünn sind.

Auf den internen eidgenössischen Leitungen wird gegenwärtig noch meist mit Arbeitsstrom gearbeitet. Der Ruhestrom ist erst im Jahre 1873 auf einer Anzahl Lokallinien versuchsweise eingeführt worden; da indeß die mit demselben gemachten Erfahrungen bisher sehr befriedigt haben, so wird das System allmählich weiter ausgedehnt. Im Jahre 1874 ist der Ruhestrom auf 10 und im Jahre 1875 auf 8 weiteren Drähten eingerichtet worden.

Der fast ausschließlich zur Verwendung kommende Apparat ist auch in der Schweiz der Morse-Apparat. Die Morserollen werden dort zweimal zur Aufnahme der Schriftzeichen benutzt. Hat die Schrift den oberen Rand des Papierstreifens in dessen ganzer Länge durchlaufen, so wird derselbe gewendet und der untere Rand für denselben Zweck verwandt. Die Schriften an beiden Rändern laufen sonach parallel. Eigenthümlich ist die geringe Anzahl von Elementen, welche in der Schweiz zur Bedienung der Apparate im Gebrauch sind. In dem Apparatensaale des Haupt-Telegraphenbüreaus zu Bern befinden sich 29 Morse-Apparate, welche zusammen von nur 60 Elementen bedient werden, ohne daß letztere besonders stark eingerichtet sind. Allerdings werden die Elemente verhältnißmäßig häufig erneuert; alle Tage wird ein Brett mit 6 Elementen gewechselt, so daß je 6 Elemente immer nur 10 Tage in Thätigkeit bleiben. — Die Morse-Apparate werden für den gewöhnlichen Verkehr ausschließlich benutzt; im Jahre 1875 wurden deren 110 neu angeschafft. Daneben kommt allerdings auch der Hughes-Apparat vor, aber nur vereinzelt. Er wird nur im Verkehr zwischen bedeutenden Stationen, zwischen denen regelmäßig ein lebhafter Depeschenaustausch stattfindet, benutzt, weil er doppelt so schnell arbeitet, als der Morse-Apparat. In den Jahren 1874 und 1875 ist kein einziger Hughes-Apparat neu angeschafft worden.

Seit dem August 1874 hat die eidgenössische Telegraphenverwaltung einen ganz neuen Apparat, den sogenannten Multipol-Apparat von Meyer in Paris, versuchsweise eingeführt, zunächst in zwei Exemplaren. Derselbe gewährt den Vortheil, daß an dem nämlichen Drahte gleichzeitig vier (selbst bis acht) Beamte arbeiten, also die Leistungen gegenüber dem Hughes-Apparat auf mindestens das Doppelte, gegenüber dem Morse-Apparat auf mindestens das Vierfache gesteigert werden können. Das Prinzip des Apparats beruht auf einer Theilung der Zeit unter die arbeitenden Beamten, indem die Beförderung der einzelnen Zeichen eines Buchstabens fast momentan erfolgt und die zwischen den einzelnen Zeichen liegende Zeit von den anderen Beamten, d. h. für andere Depeschen ausgenutzt wird, so daß auf demselben Apparate gleichzeitig vier bis acht Depeschen expedirt werden können. In Bern, wo Verfasser diesen Apparat in Augenschein genommen hat, befand man sich im Juli vorigen Jahres mit demselben noch im Stadium der Versuche. Er hat sich bisher sehr empfindlich erwiesen und mannichfache Störungen gezeigt, welche anfänglich um

so schwieriger zu beheben waren, als der Erfinder wegen anderweitiger Verpflichtungen seinen Aufenthalt in der Schweiz nicht so weit ausdehnen konnte, um die Beamten in der Behandlung und Regulirung des Apparats ausreichend zu instruiren. Inzwischen haben sich jedoch die Beamten mit den Eigenthümlichkeiten des Apparats durch den Gebrauch selbst mehr und mehr vertraut gemacht, so daß die Störungen an demselben sowohl der Zahl als der Zeitdauer nach erheblich geringer geworden sind.

Nach dem letztjährigen Geschäftsberichte des eidgenössischen Telegraphendepartements hat sich der Gang des Multipol-Apparats bis zum Schluß des vorigen Jahres noch wesentlich gebessert und kann nunmehr als gesichert angesehen werden. In Frankreich, Belgien und Oesterreich soll der nämliche Apparat schon seit zwei Jahren im Gebrauch sein und sich gut bewährt haben; auch in Italien soll er im vorigen Jahre eingeführt worden sein. Der Schweiz gegenüber hat sich der Erfinder verpflichtet, die beiden Probe-Apparate, von denen der eine in Bern, der andere in Zürich aufgestellt ist, gegen Vergütung der Selbstkosten im Maximalbetrage von 10,000 Frcs. zu liefern. Eine Erfindungsprämie erhält er erst in dem Falle, wenn die Verwaltung auf Grund der angestellten Versuche sich entschließen sollte, den Apparat auch auf anderen Linien einzuführen.

Die Gesammtzahl der im Dienst verwendeten Apparate betrug im vorigen Jahre 1498, darunter 1327 Morse-, 22 Hughes-, 2 Multipol-Apparate und 147 als Apparate dienende Relais. Außerdem besaß die Verwaltung, theils als Reserve im Centralmagazin und auf den Büreaus, theils in Miethe bei Bahngesellschaften, 1 Hughes-Apparat, 145 Morse-Apparate, 159 Relais und 163 außer Dienst gesetzte Morse-Apparate älterer Konstruktion. Von den früheren Reliefschreibern stehen nur noch 103 im Dienst; dieselben werden in den nächsten zwei Jahren ebenfalls gegen Farbschreiber ausgewechselt werden. — Die meisten Apparate besitzen: Zürich 34, Bern 31, Luzern 27, Basel 26, St. Gallen 24, Lausanne 20, Genf 19, Chur 17, Olten 16, Neuenburg 13, Winterthur 13, Vivis 11, Bellinzona 10.

Die Zahl der auf den einzelnen Büreaus täglich empfangenen und beförderten Telegramme (die übertelegraphirten und Transit-Telegramme nicht mitgerechnet) erreicht zum Theil eine beträchtliche Höhe; dieselbe betrug 1875 in: Zürich 983, Genf 809, Basel 774, Bern 555, Lausanne 355, Luzern 339, Winterthur 295, St. Gallen 280. Die Gesammtzahl aller Depeschen belief sich auf 2,896,925. Davon waren 64,34 pCt. Privatdepeschen, 30,82 pCt. Handelsdepeschen, 3,05 pCt. Börsendepeschen, 1,01 pCt. Staatsdepeschen und 0,78 pCt. Zeitungsnachrichten. — Die Leistungen der Beamten lassen sich für die verschiedenen Klassen der Büreaus im Durchschnitt ermitteln, wenn die Anzahl der Depeschen auf die Anzahl der Arbeitstage (d. h. die tägliche Dienstzeit eines Beamten) vertheilt wird. Es ergiebt sich hiernach, daß auf den Hauptbüreaus jeder Beamte täglich 57, auf den Spezialbüreaus 35 und auf den Zwischenbüreaus 7 Depeschen im Durchschnitt bearbeitet hat. In Wirklichkeit stellen sich diese Durchschnittszahlen bei einzelnen der Büreaus natürlich noch höher; so betrug die tägliche Durchschnittsleistung eines Beamten in Bern 65, St. Gallen 61, Neuenburg 60, Basel 59, Thun 59, Zürich 59, Winterthur 58 Depeschen.

Der telegraphische Verkehr ist in der Schweiz rege und stark entwickelt; es kommt etwa auf je einen Einwohner eine Depesche, ein Verhältniß, zu welchem der ungewöhnlich starke Fremdenzudrang in den Sommermonaten allerdings ein erhebliches Theil beiträgt. Obwohl die allgemeine Ungunst der Handels- und indu-

striellen Verhältnisse auch in der Schweiz ihre Rückwirkung auf den Verkehr nicht verfehlt hat, ist die Zahl der internen, der internationalen und der Transitdepeschen im vorigen Jahre gegenüber dem Jahre 1874 doch um 271,821 oder um 10,35 pCt. gestiegen. Der interne Verkehr zeigt eine Steigerung von 11,67 pCt., der internationale Verkehr von 5,7 pCt. und der Transitverkehr von 11,2 pCt. Letzteres Ergebniß ist um so bedeutungsvoller, als im Jahre 1874 der Transitverkehr gegenüber dem Jahre 1873 um 6,11 pCt. zurückgegangen war.

Das Recht, elektrische Telegraphen zu errichten oder die Genehmigung zu deren Errichtung zu ertheilen, steht ausschließlich dem Bunde zu. Die Eisenbahnen sind jedoch gesetzlich berechtigt, längs der Bahnen auf ihre Kosten einen oder im Bedürfnißfalle zwei Telegraphendrähte ausschließlich für ihren Dienst an der Staatsleitung anzubringen und zur Bedienung derselben auf den Bahnhöfen und Stationen Telegraphen-Apparate aufzustellen. Dagegen sind sie auch zu gewissen Leistungen im Interesse des Telegraphendienstes verpflichtet; vornehmlich müssen sie die Herstellung von Staatstelegraphenlinien längs der Eisenbahnen und auf dem dazu gehörigen Grund und Boden gestatten, die Telegraphenbauten und größeren Reparaturen durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, kleinere Reparaturen und die Bewachung der Linien durch das Bahnpersonal bewirken lassen und die Dienstdepeschen der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung auf ihren Drähten unentgeltlich befördern. Außerdem steht der Telegraphenverwaltung das Recht zu, falls sie in einem Stationsgebäude einen Apparat für den öffentlichen Dienst aufstellen will, von der Bahnverwaltung den erforderlichen Raum unentgeltlich zu beanspruchen. Eine Verpflichtung zur Beförderung von Privatdepeschen besteht für die Bahnverwaltungen gesetzlich nicht; indessen ist durch einen im Jahre 1867 zwischen dem Post- und Telegraphendepartement und sämmtlichen Bahnverwaltungen abgeschlossenen Vertrag die Benutzung der Bahndrähte für den öffentlichen Dienst wenigstens theilweise erreicht. Danach werden die Bahnhöfe und Eisenbahnstationen zur Beförderung von Privatdepeschen entweder nur als sogenannte Aufgabebüreaus, oder als vollständige Eisenbahn-Telegraphenbüreaus benutzt. Die ersteren befassen sich nur mit der Annahme des Originaltelegramms, der Beförderung desselben an das Staats-Telegraphenbüreau des Orts und der Erhebung der Taxen. Die letzteren bewirken die Beförderung und Bestellung von Privatdepeschen in demselben Umfange, wie die eidgenössischen Büreaus; sie werden mit den Staatslinien verbunden und handhaben den Dienst nach den allgemeinen, für die eidgenössischen Büreaus gültigen Vorschriften. Die Apparate werden ihnen von der Telegraphenverwaltung geliefert, oder wenn sie ihre eigenen Apparate benutzen, erhalten sie für jeden derselben eine Vergütung von 25 Frcs. jährlich. Die Aufgabebüreaus beziehen für jede von ihnen angenommene Depesche eine Entschädigung von 50 Rappen, wenn die Ueberweisung an das Staats-Telegraphenbüreau des Orts durch besonderen Boten erfolgt, und von 25 Rappen, wenn der Bahnhof mit dem Ortsbüreau durch einen dienstfähigen Draht verbunden ist; diese Beträge werden als Zuschlagtaxe von dem Auflieferer erhoben. Die Eisenbahn-Telegraphenbüreaus empfangen für jede abgehende oder ankommende Depesche eine Entschädigung von 25 Rappen. — Am Schlusse des Jahres 1875 gab es im Gebiete der Eidgenossenschaft 35 Aufgabebüreaus und 108 Eisenbahn-Telegraphenbüreaus. Es waren also im Ganzen 143 den Bahnverwaltungen gehörige Büreaus dem Publikum geöffnet, während noch immer 350 derartige Büreaus dem öffentlichen Verkehre verschlossen blieben.

Der Telegraphendienst ist in der Schweiz mit dem Postdienste nicht grundsätzlich vereinigt; thatsächlich ist die Vereinigung aber zum großen Theile durchgeführt, wie schon daraus hervorgeht, daß im vorigen Jahre unter den 1557 im technischen Dienste beschäftigten Beamten sich 490 Postbeamte (396 männliche und 94 weibliche) befanden. Der größere Theil der kleinen Büreaus, der sogenannten Zwischenbüreaus, wird von Postbeamten verwaltet. Auch in der höchsten Spitze der Verwaltung ist der Post- und Telegraphendienst vereinigt. Die oberste leitende Behörde ist der Bundesrath; die unmittelbare Oberaufsicht und Vollziehung in Bezug auf das Telegraphenwesen ist dem Post- und Telegraphendepartement übertragen, an dessen Spitze einer der Bundesräthe steht. Unter dem letzteren führt ein Centraldirektor, welchem ein Adjunkt zur Seite steht, die spezielle Leitung des Telegraphenwesens in dem ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft. Das Telegraphennetz ist in sechs Kreise eingetheilt, deren jedem ein Inspektor mit einem Adjunkten vorsteht. Die Inspektoren sind unmittelbar dem Centraldirektor unterstellt. Sie überwachen den Betrieb des Telegraphendienstes in administrativer und technischer Beziehung auf den Linien und Büreaus ihres Kreises, führen die Bauten und Reparaturen der in ihrem Kreise neu zu errichtenden oder schon vorhandenen Telegraphenlinien aus und sorgen für deren Unterhalt, zu welchem Behufe an geeigneten Orten Materialienmagazine errichtet werden. Sie führen genaue Inventarien über den Bestand des sämmtlichen Büreau- und Linienmaterials ihres Kreises und stellen die monatlichen Kreisrechnungen auf. Die Kreiskassengeschäfte werden von den Kreis-Postkassen an den Sitzen der Inspektoren mit wahrgenommen.

In jedem Kreise besteht eine größere oder geringere Anzahl von Telegraphenbüreaus zur Ausübung des eigentlichen technischen Dienstes. Dieselben werden, je nach ihrer Bedeutung, von besonderen Telegraphenbeamten oder von Postbeamten, oder auch von Privatpersonen, welche den Telegraphendienst als Nebengeschäft betreiben, verwaltet. Nach ihrem Geschäftsumfange zerfallen sie in Haupt-, Spezial- und Zwischenbüreaus. In größeren Büreaus, wo mehrere Telegraphisten angestellt sind, wird einem derselben die Oberaufsicht über den Büreaudienst übertragen; während der Dauer dieses Verhältnisses, welches jederzeit widerruflich ist, führt er den Titel Büreauchef.

Die persönliche und dienstliche Stellung der schweizerischen Beamten, und zwar nicht nur der Telegraphenbeamten, kann im Vergleich zu der durch besondere Gesetze geregelten Stellung unserer deutschen Beamten nur ungünstig genannt werden. Es giebt dort kein eigentliches, auf Lebenszeit fest angestelltes Beamtenthum, sondern nur ein Wahlbeamtenthum, welches alle drei Jahre neu, d. h. wiederum auf eine dreijährige Amtsperiode gewählt wird. Wie der Bundesrath alle drei Jahre einer Neuwahl durch die Bundesversammlung unterworfen ist, so werden auch für sämmtliche Beamtenstellen alle drei Jahre Neuwahlen vorgenommen. Das Wahlrecht steht dem Bundesrathe zu, welchem die Wahlvorschläge von den einzelnen Verwaltungsdepartements, für die Verkehrsbeamten also von dem Post- und Telegraphendepartement, unterbreitet werden. Ein Anspruch auf Ruhegehalt ist mit den Staatsdienerstellungen nicht verbunden; ebensowenig findet ein planmäßiges Aufrücken in höhere Gehaltsstufen innerhalb derselben Beamtenklassen, wenn auch hierbei im Allgemeinen auf das Dienstalter Rücksicht genommen wird, oder in höher dotirte Dienststellen statt. Jede zur Erledigung gekommene Beamtenstelle wird vielmehr zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben, und unter den Bewerbern trifft der Bundes-

rath die Wahl, wobei es nicht ausgeschlossen ist, daß die Stelle einer der Verwaltung bisher gar nicht angehörigen Person verliehen wird.

Die Gehälter der Telegraphenbeamten betragen: für den Centraldirektor 6000 Frcs., für dessen Adjunkten 4000 bis 5000 Frcs., für die Kreisinspektoren 4500 bis 5500 Frcs., für die Büreauchefs 2000 bis 4000 Frcs., für die Telegraphisten bis auf 3200 Frcs. einschließlich der Provisionen, und für die Telegraphisten auf den Zwischenbüreaus 200 bis 400 Frcs. Die Besoldung innerhalb derselben Beamtenklasse richtet sich nach dem Umfange der Leistungen, der Rang der Beamten auf einem und demselben Büreau nach der Höhe der Besoldung, bei gleicher Besoldung nach dem Dienstalter. Die Beamten der Telegraphenbüreaus sind in der Regel zu täglich 10 Dienststunden während der Monate Juli, August und September, zu 9 Stunden im April, Mai, Juni, Oktober, November, und zu 8 Stunden im Dezember, Januar, Februar und März verpflichtet. Allen Verkehrsbeamten ist gesetzlich wenigstens je der dritte Sonntag als Freisonntag gewährleistet; außerdem hat jeder Telegraphenbeamte, soweit er seine volle Thätigkeit dem Telegraphendienste widmet, Anspruch auf einen jährlichen Erholungsurlaub von acht Tagen. Weiter gehende Urlaube zum Zwecke der Erholung oder zur Erledigung von Privatgeschäften werden in der Regel nur gegen Uebernahme eines Beitrags von 2 Frcs. 50 Cent. pro Tag zu den Vertretungskosten und für eine Dauer von höchstens vier Wochen bewilligt. In Krankheitsfällen übernimmt die Telegraphenverwaltung für den ersten Monat die vollen Vertretungskosten auf die Kasse; für den zweiten Monat hat der Beamte einen Beitrag von 1 Frcs. 25 Cent. und für den dritten und vierten Monat einen solchen von 2 Frcs. 50 Cent. zu den Vertretungskosten zu entrichten. Dauert die Krankheit über vier Monate hinaus, so behält sich das Postdepartement vor, diesen Beitrag noch weiter zu erhöhen oder bei dem Bundesrathe die gänzliche Einziehung des Gehalts zu beantragen. Rührt die Krankheit erwiesenermaßen von einem unordentlichen Lebenswandel her, so kann der Beitrag von 2 Frcs. 50 Cent. täglich zu den Vertretungskosten schon von Beginn der Krankheit und die Gehaltsentziehung vom zweiten Monat ab eintreten. Diätarisch beschäftigte Beamte (Gehülfen, Gehülfinnen und Lehrlinge) verlieren bei Dienstversäumnissen irgend welcher Art jeden Anspruch auf Bezahlung; in Krankheitsfällen kann ihnen indeß die Hälfte der gewöhnlichen Tagegelder weiter bewilligt werden, jedoch höchstens auf die Dauer eines Monats.

Die dienstliche Laufbahn der Telegraphenbeamten beginnt mit dem Eintritt als Lehrling; die Qualifikation dazu ist durch eine Aufnahmeprüfung nachzuweisen, welche sich auf die Handschrift, Kenntniß wenigstens zweier Nationalsprachen (deutsch, französisch oder italienisch), Arithmetik und Geographie erstreckt. Die Lehrlinge werden zu ihrer Ausbildung einem geeigneten Büreau überwiesen, bei welchem sie eine einjährige Lehrzeit durchzumachen haben. Die erste Hälfte derselben ist hauptsächlich zur Erlernung des praktischen Dienstes, die zweite Hälfte zum theoretischen Unterrichte in der Telegraphentechnik, im bautechnischen und im Verwaltungsdienste bestimmt. Nach Ablauf von sechs Monaten wird nach Maßgabe der Befähigung, der Leistungen und des Verhaltens des Lehrlings entschieden, ob derselbe im Telegraphendienste beizubehalten oder wieder zu entlassen ist. Vom siebenten Monat ab erhält er eine Vergütung von 2 Frcs. täglich. Sobald wenigstens 40 Lehrlinge ihre einjährige Lehrzeit beendigt haben, werden dieselben zu einem Schlußkursus einberufen, welcher im Wesentlichen eine Wiederholung und Vervollständigung des bei den

Telegraphenbüreaus genossenen Unterrichts bildet, und an welchem außer den Lehrlingen Jedermann sich betheiligen kann, der den erforderlichen Grad von Schulbildung und eine genügende Kenntniß des praktischen Telegraphendienstes nachweist. Nach Beendigung des Schlußkursus findet eine einheitliche Patentprüfung statt, in welcher jeder Lehrling aus den drei Abtheilungen des Dienstes, dem technischen, bautechnischen und Verwaltungsdienste, je eine Aufgabe schriftlich und mündlich zu erledigen hat. Die Lehrlinge, welche die Prüfung bestehen, erhalten ein Patent, welches sie zur Bewerbung um definitive Telegraphistenstellen berechtigt. Bis zu ihrer Anstellung in einer solchen werden sie demnächst als provisorische Gehülfen mit einem Tagegeld von 3 Frcs. beschäftigt.

In den Haupt- und Spezial-Telegraphenbüreaus werden auch Personen weiblichen Geschlechts, nach Maßgabe des Bedürfnisses und soweit es die Verhältnisse gestatten, als provisorische Gehülfinnen angenommen. Dieselben haben einen Instruktionskursus im praktischen Dienste durchzumachen, welcher die Dauer von 3 Monaten nicht überschreiten darf, und werden alsdann aushülfsweise, so oft es das dienstliche Bedürfniß erfordert, gegen eine Vergütung von 2 Frcs. 50 Cent. täglich beschäftigt. Es ist ihnen jedoch freigestellt, auch als Lehrlinge einzutreten und sich der vollen Patentprüfung zu unterwerfen, nach deren Bestehen sie gleich den männlichen Aspiranten in definitive Telegraphistenstellen einrücken. Die schweizerische Telegraphenverwaltung stellt in ihrem Geschäftsberichte vom Jahre 1874 den weiblichen Beamten das folgende sehr günstige Zeugniß aus: »Diese Maßregel (die Aufnahme von Frauen in den Telegraphendienst) ist im Ganzen keineswegs zu bedauern, weil die in den Dienst der Verwaltung tretenden Frauenzimmer in Bezug auf allgemeine Bildung den männlichen Aspiranten im Allgemeinen überlegen sind und auch in Bezug auf ihr übriges Verhalten weniger zu Klagen Veranlassung geben.« Allerdings heißt es unmittelbar darauf weiter: »Immerhin aber macht sich der Uebelstand geltend, daß die Frauenzimmer zu gewissen Dienstverrichtungen, z. B. zur Besorgung des Nachtdienstes, Büreau-Einrichtungen, Aufsuchung und Hebung von Störungen u. s. w., nicht wohl zu verwenden sind; die Verwaltung muß daher darauf Bedacht nehmen, das weibliche Personal, wenigstens auf gewissen Büreaus, nicht allzu sehr überhand nehmen zu lassen.« — Das weibliche Element ist in der Telegraphenverwaltung, namentlich auch unter den Privatbeamten der Zwischenbüreaus, ziemlich stark vertreten. Unter den im Jahre 1875 beschäftigten 1557 Telegraphenbeamten befanden sich 417 Beamte weiblichen Geschlechts.

---

77. Die Anlegung eines Binnenmeeres in Algerien.

Von Herrn Postgehülfen Collmar in Rotenburg a. Fulda.

Der vor etwa einem Jahr in mehreren Zeitschriften erwähnte Plan, ein Binnenmeer in Algerien herzustellen, hat das geographische Interesse allgemein wachgerufen. Die Ausführung eines derartigen Unternehmens würde eine wesentliche Verbesserung der Wohlstandsquellen in Nordafrika herbeiführen und durch die Steigerung des Verkehrs der Civilisation unter den nordafrikanischen Völkerstämmen ersprießliche Dienste leisten.

Das gegenwärtig 12,150 Quadratmeilen große Algerien liegt zwischen dem

29. und 37. Breitengrade und zwischen dem 16. und 27. Längengrade. Im Norden zieht das algerische Küstengebirge, welches durch die Muluja in Marocco von den Atlasketten getrennt wird, in nordöstlicher Richtung landeinwärts und nördlich bis zum Cap Blanco. Gegen das Meer steil abfallend, bildet das Gebirge in seiner südlichen Ausdehnung eine Hochebene, die in den Höhenzügen des Dschebel Amur und Dschebel Aures ihre höchsten und zugleich südlichsten Punkte erreicht. Diese Höhenzüge steigen bis zu einer Höhe von 2300 Meter auf, hängen im Westen mit dem maroccanischen Atlas zusammen und bilden, Algerien und Tunesien schräg durchziehend, gleichsam eine Schutzmauer gegen die Gluthwinde der Sahara. Im Südosten Algeriens sind bis an die tunesische Meeresküste reichende Salzseen, von den Eingeborenen Chotts oder Sebkhas genannt; sie sind nur zu gewissen Zeiten des Jahres mit Wasser gefüllt, welches unter dem Einfluß einer glühend heißen Luft bald verdunstet, so daß die Sümpfe mit Ausnahme sehr tiefer Stellen vertrocknen. Eine glitzernde mit Salzkrystallen bedeckte Kruste läßt sie dann dem fernstehenden Betrachter wie ein Meer erscheinen, in dessen hellen Fluthen sich die Sonnenstrahlen spiegeln. Die größeren dieser theils auf algerischem, theils auf tunesischem Gebiete liegenden Seen sind die Chotts Melghir, Mel-Rir, Sellem, Rharsa und El-Djerid.

Im Vergleich zu den übrigen Nordstaaten Afrikas besitzt Algerien ein bevorzugtes Klima. Im Süden brechen sich am Gebirgswall des Dschebel Aures und Dschebel Amur die trockenen Saharawinde, im Norden sendet das Meer wasserdunstbeladene Winde, während die im Innern des Landes sich erhebenden, manchmal bis in die Schneeregion aufsteigenden Berge viel zur Linderung der Hitze beitragen. In der wüstenartigen Gegend der unter dem Meeresspiegel liegenden und den Saharawinden ausgesetzten Chotts kommt der südliche Charakter des algerischen Klimas mehr zum Ausdruck; hier steigert sich die Hitze vom April bis September derart (bis 40 Grad Wärme), daß die Nomaden in nördliche Gegenden ziehen, um da den Sommer zuzubringen.

Die Ureinwohner Algeriens sind Berber, sie wurden von den im 7. Jahrhundert eingedrungenen Arabern in südlichere Gegenden verdrängt. Ihre Nachkommen sind die heutigen, im nordöstlichen Algerien seßhaften Kabylen. Aus einer Vermischung mit den eingewanderten Arabern und Christen sind die Mauren hervorgegangen, welche meist in Städten leben. Nächst diesen bilden die Beduinen einen wichtigen Bestandtheil der eingeborenen Bevölkerung, welche man auf 2,500,000 Köpfe schätzt. Die eingewanderte Bevölkerung beträgt ungefähr 270,000 Seelen; sie setzt sich meist aus Franzosen, Italienern und Spaniern zusammen, welche den Verkehr und Handel in Händen haben. Die Eingeborenen treiben Ackerbau, Viehzucht und Gewerbe. Die Landwirthschaft ist Gegenstand aufmerksamer Pflege, es werden zur Hebung derselben bedeutende Geldopfer gebracht. Getreide, Baumwolle, Reis, Zucker, Datteln, Taback und Weine sind Ausfuhrartikel, die nach Europa, dem Sudan und Orient Absatz finden.

Zur Vermittelung des Seeverkehrs dienen 148 Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von 4263 Tonnen. Die der Schifffahrt wenig günstige Küste ist in ihrer ganzen Ausdehnung hoch, verflacht sich aber öfters an Stellen, wo das Meer in das Land einschneidet und bildet schützende Buchten.

Vergleicht man die gegenwärtige Bodenkultur Algeriens mit derjenigen des alten Numidien und Carthagos, so zeigt sich in derselben ein Rückgang, der um so mehr beklagenswerth ist, als der äußerst fruchtbare Boden des nördlichen Afrikas

nur einiger Pflege bedarf, um die reichsten Ernten zu erzeugen. Herbeigeführt wurde dieser Zustand durch die eingedrungenen Araber, welche die eingeborene Bevölkerung unterdrückten und sich auf den Seeraub legten. Unter ihrer Herrschaft trat im Innern ein an Verarmung grenzender Zustand ein, an der Nordküste hauste das Corsarenthum, Jahrhunderte lang der Schrecken des Mittelländischen Meeres und des europäischen Südens, und die nach dem Süden verdrängten Eingeborenen fristeten unter den stets wiederkehrenden Einfällen der Wüstenaraber ein elendes Dasein. Angesichts solcher Zustände nahm auch der Karavanenhandel eine andere Richtung; eine Folge hiervon war das Veröden solcher Oasen, deren Bewohner fast ausschließlich vom Karavanenhandel lebten. Die fanatische Priesterschaft des Islam aber vor Allem trug viel zum Ruin des Landes bei.

Der Zeitpunkt, wo Algerien in die Hände einer europäischen Macht gelangt ist, wird immer ein wichtiger Markstein in der Entwickelungsgeschichte dieses Landes sein. Die französische Regierung ist bemüht, dem Lande wiederzugeben, was es als mächtigster der drei Raubstaaten verloren hat: seine frühere Fruchtbarkeit. Grundbedingung für diese in heißen Ländern ist genügende Bewässerung. Es wird deshalb immer hauptsächliche Aufgabe der französischen Regierung sein, den an Wassermangel leidenden Gegenden in dieser Beziehung möglichst Hülfe zu schaffen. Unbeschadet einer späteren Entwickelung der algerischen Industrie wird Ackerbau und Viehzucht voraussichtlich immer einen Hauptnahrungszweig bilden. Bereits macht sich die Einfuhr algerischen Getreides auf europäischen Märkten fühlbar. Die bis jetzt in diesen Erwerbszweigen errungenen Erfolge beziehen sich indessen nur auf Mittel- und Nord-Algerien, welches im Atlas und in seinen Küstenflüssen ein Wassersystem besitzt, während Ost- und Süd-Algerien mit der großen Fläche der Sumpfseen den Südwestwinden der Sahara ausgesetzt ist, Mangel an Wasser hat und auf artesische Brunnen und die Regenzeit angewiesen ist. Daher kommt es, daß der Gedanke, die Niederung der Salzsümpfe mit dem Golf von Gabes durch einen Kanal zu verbinden und so ein Binnenmeer zu gründen, allgemein eine günstige Aufnahme fand, nachdem im Jahre 1873 stattgefundene Messungen des französischen Generalstabes in der Gegend der bis auf ungefähr 20 Kilometer vor den Golf von Gabes reichenden Chotts ergeben hatten, daß dieselben 27 bis bz. 40 Meter unter dem Meeresspiegel liegen.

Erwägt man, daß Algerien im Jahre 1874 neben einer Einfuhr von 147 Millionen Mark eine Ausfuhr von 78 Millionen Mark zu verzeichnen hatte, so wird man sich der Einsicht nicht verschließen können, daß das Land sich rasch erholt hat und eines Aufschwungs fähig ist, der die französische Regierung zu nicht geringen Hoffnungen berechtigt und sie in ihrer Fürsorge für die Provinz noch bestärken wird. Im Frühjahr 1874 hat denn auch das Gouvernement von Algerien, überzeugt von der Bedeutung, welche ein derartiges Unternehmen für die Wohlfahrt des Landes hat, in der Gegend der Chotts Nivellements veranlaßt, und im Sommer desselben Jahres genehmigte hierfür die französische Nationalversammlung auf Antrag 600,000 Francs.

Das neue Meer würde dasselbe Becken einnehmen, welches nach den alten Schriftstellern einst der große Tritonische See (auch Tritonischer Meerbusen) inne hatte, der wahrscheinlich in Folge Bildung eines Isthmus vom Meer getrennt wurde und dann vertrocknete.

In seinem im Maiheft der Revue des deux mondes von 1874 über diesen Gegenstand veröffentlichten Artikel giebt der Generalstabscapitain M. Roudaire,

welcher an den Messungen in den Chotts Theil genommen hat, über die Geschichte der Chotts, die Länge des zu grabenden Kanals, den voraussichtlichen Umfang und die Vortheile des neuen Meeres folgende Auskunft:

»Die ersten Nachrichten über den Tritonischen See rühren von Herodot her. Er sagt in seiner Geschichte, daß der Tritonische See mit dem Meere in Verbindung stehe. Der zwei Jahrhunderte nach Herodot lebende Scylax bestätigt dies in seiner Beschreibung Afrikas; nach ihm befindet sich gegen das Innere des Landes die große Tritonische Bucht, welche durch die Kleine Syrte und durch den Tritonischen See begrenzt wird, in letzteren ergießt sich auch der Tritonische Fluß. Scylax spricht unter dem Gesammtnamen »Großer Tritonischer Busen« von dem Tritonischen See und der Kleinen Syrte. Hieraus geht hervor, daß zu Scylax Zeiten schon die Verbindung zwischen Meer und See enger geworden war, und in Folge dessen der Tritonische Meerbusen zu gleicher Zeit unter mehreren besonderen Namen erschien. Zur Zeit des Ptolomäus waren die Bucht und der See bereits getrennt, zweifellos hatten die Ströme der Kleinen Syrte im Laufe der Zeit bedeutende Sandmassen an die Ufer des Sees geworfen, imgleichen die Südwestwinde der Wüste, was eine Versandung der Verbindung zwischen Meer und See nach sich zog. Der Tritonische See theilte sich nun in mehrere unter den Namen Schildkrötensee und Libyscher See bekannte Becken, welche, da sie vom Triton- und Girfluß nicht genügend Wasserzufluß erhielten, bei der starken Verdunstung allmälig vertrockneten.

Ptolemäus läßt den Fluß Gir in den Schildkrötensee münden; Reisende der neueren Zeit glauben im genannten Fluß nach seinem Lauf den Oued-Djeddi und im Schildkrötensee den Salzsee Mel-Rir um so mehr erkennen zu müssen, als die Namen der nach Ptolomäus am Gir liegenden Städte Thykimath, Ghéoua und Iskhéri identisch sind mit denjenigen der Städte Tadjemont, Laghouat und Biskra am Oued-Djeddi. Die Lage der erwähnten Städte stellt die Richtigkeit dieser Behauptung vollends außer Zweifel.

Um in die vertrockneten Seebecken das Meer zurückzuführen und so die alte Tritonische Bucht wiederherzustellen, genügt es, einen ungefähr 12 Kilometer langen Kanal vom Golf von Gabes zu den Chotts zu graben. Innerhalb des unter Wasser zu setzenden Gebietes liegen nur wenige Oasen, unter welchen die einzige bedeutende die von Neira ist. Das Vermögen wird in den Oasen nach dem Besitz an Palmbäumen berechnet. Die Oase Neira besitzt deren ungefähr 5000, welche man durchschnittlich das Stück zu 100 Francs schätzen kann, dies würde eine Summe von 500,000 Francs geben. Nimmt man schlimmstenfalls das Zehnfache der Summe des Gesammtwerthes der zu bewilligenden Entschädigungen, so ergiebt sich die im Hinblick auf die Vortheile des Meeres gewiß nicht zu bedeutende Summe von 5 Millionen Francs. Mit Hülfe von Reisebeschreibungen, von barometrischen Zahlen, welche einige zuverlässige Reisende geliefert haben, sowie nach vorhandenen anderen Belägen hat Verfasser eine Karte entworfen, welche das Ufer des anzulegenden Meeres in rohen Umrissen veranschaulicht. Nach derselben würde das neue Meer eine Fläche von 320 Kilometer Länge bei 50 bis 60 Kilometer Breite bedecken. Auf der Karte Nord-Afrika in Stielers Atlas kommt das neue Meer zwischen den 33. und 34. Breitegrad und zwischen den 23. und 28. Längengrad zu liegen. Am westlichen Ufer des Meeres vorbei zieht die Straße von Biskra nach Tuggurt, nordwestlich grenzen die Ketten des Ziban an das Ufer, während das nördliche Ufer sich an die zwischen dem jetzigen Gestade der Chotts und dem Dschebel Aures befindliche große

Ebene anlegen wird. Im Südosten wird das Meer durch die Landschaft Nifzaoua (Neffaua) mit den Oasen Kebitti und Sábrija begrenzt. Inmitten der Chotts liegt auf einer unbedeutenden Hochfläche, 30 Meter über dem Meeresspiegel, Touzeur (Tuzer, Tozer). Bei den zur Vermeidung einer Versandung des Kanals zu ergreifenden Vorsichtsmaßregeln würden die beim Kanalbau von Suez erworbenen Erfahrungen trefflich zu Statten kommen. Der Kanal von Suez hat eine Länge von 150 Kilometer, die Arbeiten hierbei waren zu 185 Millionen veranschlagt. Legt man diese Zahlen für den Kanal von Gabes mit einer Länge von 12 Kilometer zu Grunde, so erhält man 15 Millionen, und die 5 Millionen für Entschädigungen hinzugerechnet, die Gesammtsumme von 20 Millionen. Dem gegenüber würden im Norden des Meeres der Kultur 600,000 Hectaren ergiebigen Bodens gewonnen werden, dessen Werth man ohne Uebertreibung auf mehrere Milliarden schätzen darf.

Selbstredend wird ein Meer von solchem Umfange nicht ohne Einfluß auf das Klima Nord-Afrikas sein, die klimatische Veränderung wird in erster Linie Algerien und Tunesien zugutekommen, auf deren weiten Sandebenen der größere Theil der Verdunstungsmasse in Regen sich niederlassen wird. Große Flächen, jetzt unfruchtbar, würden dadurch in ein Ackerland verwandelt werden können, das bezüglich der Ertragsfähigkeit mit dem alten Numidien wetteifern würde. Denn es ist jetzt unbestrittene Thatsache, daß der trockene und verkalkte Boden des Südens, der feine und durchdringende Wüstensand sich unter dem Einfluß des Wassers in Lehm von unglaublicher Fruchtbarkeit verwandeln würde. Den besten Beweis hierfür liefern viele Oasen, die durch Anlegung artesischer Brunnen entstanden sind. Wo bisher dürrer unfruchtbarer Sandboden war, bildete sich unter dem Einfluß des Quells üppiges Weideland, kräftiger Boden, der die Nomaden anzog und sie zur Niederlassung bestimmte.

Für den Fall der Gründung des Meeres würden auch die aus Inner-Afrika kommenden Karavanen nicht mehr ausschließlich nach Marocco oder Tripolis gehen. Eine in irgend einem Hafen des neuen Meeres anzulegende große Niederlage für den centralafrikanischen Handel würde ihre Anziehungskraft auf die Karavanen nicht verfehlen, welche hier die Erzeugnisse europäischer Industrie zum Tausch gegen Goldstaub, Straußenfedern, Elfenbeinzähne u. s. w. bereit finden würden.

An der Gründung des neuen Meeres ist Tunis wie Algerien in gleichem Maaße interessirt. Auf tunesisches Gebiet würde die Mündung des Kanals fallen, die günstigen Veränderungen im Klima würden in Tunis versiegte Quellen des Wohlstandes wieder aufschließen und sowohl für Algerien wie für Tunis würde die mit verhältnißmäßig so wenig Kosten verknüpfte Gründung eines Binnenmeeres segensreiche Folgen haben.«

---

78. Pferde-Eisenbahnen ohne Pferde.

Das Journal des Débats veröffentlicht in seinem wissenschaftlichen Feuilleton eine interessante Mittheilung über den Betrieb von Pferde-Eisenbahnen ohne Pferde, welcher wir das Nachstehende entnehmen:

Die Tramways sind in Paris endgültig in Betrieb genommen. Es bleibt nur noch der letzte Schritt zu thun, nämlich aus Ersparnißrücksichten unbelebte Motoren

an Stelle von Pferden als Zugkraft zu setzen. Seit mehreren Wochen werden mit einer Anzahl neuer Motoren auf verschiedenen Linien Versuche angestellt, die sich im Wesentlichen auf drei verschiedene Grundformen zurückführen lassen: 1. die etwas abgeänderte Straßenlokomotive, 2. die Lokomotive ohne Feuerraum, welche durch überhitztes Wasser betrieben wird, und 3. den Motor mit comprimirter Luft, unter gleichzeitiger Anwendung von Wasserdampf. In jüngster Zeit hat die letztgenannte Art des Betriebes die öffentliche Aufmerksamkeit am lebhaftesten angeregt.

Es giebt in der That keine sinnreichere und leichtere Lenkbarkeit bietende Art des Betriebes, als den sich selbst durch comprimirte Luft treibenden Wagen, den man auf dem Schienenwege vom Triumphbogen bis Neuilly im Gange sieht. Aeußerlich von den übrigen Tramway-Wagen durch nichts unterschieden, fährt er, ohne Heizvorrichtung, Schornstein und Rauch, geräuschlos, wie von einem unsichtbaren Gespann gezogen, dahin. Das Geheimniß des selbstbewegten Wagens ist leicht zu enthüllen.

Bei einer gewöhnlichen Lokomotive geht das Wasser des Kessels unter dem Einfluß der Hitze des Feuerraums allmählich je nach Bedarf in dampfförmigen Zustand über. Ein Liter Wasser kann 500 Liter Dampf von 5 Atmosphären Druck liefern; in einem kleinen Umfang ist also ein bedeutender Kraftvorrath enthalten. Dieser Dampf tritt in die Cylinder und giebt den Kolben, welche mit den Triebrädern in Verbindung stehen, die hin- und hergehende Bewegung.

Anders ist es hier! Man erzeugt die Triebkraft nicht nach Bedarf, sondern nimmt einen Vorrath von Triebkraft, also von comprimirter Luft, mit, welche ganz ebenso wie der Dampf wirkt, indem sie in den Cylindern gegen die Kolben stößt und dadurch die Räder in Bewegung setzt. Die comprimirte Luft ist in ihrer Wirkung mit einer starken Feder zu vergleichen, die man, nachdem sie aufgezogen ist, abspielen läßt. Sie arbeitet beim Ablaufen, bis sie wieder in ihrem Ruhezustand angelangt ist.

Bei dem in Neuilly zu Versuchen benutzten Wagen ist die comprimirte Luft unterhalb des Kastens in Behältern von Stahlblech mit einem Durchmesser an 0,30—0,40 Meter enthalten. Diese Behälter sind neben einander befestigt und stehen mit einander in Verbindung. Sie sind in zwei Gruppen getheilt; die eine mit einem Inhalt von 1500 Liter bildet die Hauptkraftquelle, während die andere von 500 Liter zur Reserve dient. Die Luft wird bei einem Druck von 95 Atmosphären in die Behälter eingebracht. Wie bei einer gewöhnlichen Lokomotive bemerkt man rechts und links vom Kasten die Cylinder mit den die Vorderräder in Bewegung setzenden Kolben. Die comprimirte Luft gelangt nicht unmittelbar aus den Reservoirs unter die Kolben. Ein fein erdachter Regulir-Apparat läßt sie zunächst in geringeren Mengen in ein kleines Zwischenbehältniß eintreten, wo ihr Druck von 25 auf 5—8 Atmosphären herabgemindert wird, wie er auf die Kolben anwendbar ist.

Noch eine andere vortheilhafte Einrichtung ist getroffen. Die comprimirte Luft geht durch einen Dampfkessel, der mit Wasserdampf von 5 Atmosphären gefüllt ist, sättigt sich hier mit Dampf und tritt nun vorgewärmt in die Cylinder. Diese Einrichtung ist auf die Leistungsfähigkeit des Motors von großem Einfluß. Der Behälter mit Wasserdampf steht senkrecht auf dem Boden des Vorderwagens, über ihm der Regulator, welcher dem Maschinisten gestattet, die Spannung der Luft je nach der zu überwindenden Reibung einzurichten.

Der Verbrauch von Luft für eine Strecke von 7500 Meter, ungefähr der dop-

pelten Enfernung vom Triumphbogen bis zur Brücke von Courbevoie, beträgt 1 Kubikmeter von 25 Atmosphären für einen Wagen, der leer 4800 Kilogramm, mit 30 Personen besetzt, 7000 Kilogramm wiegt. Die Bahn nach Neuilly ist übrigens keineswegs günstig; man trifft häufig Unebenheiten von 20 bis 50 Millimeter Steigung, sowie Krümmungen von 20 bis 30 Meter Durchmesser. Bei der Ankunft an der Haltestelle beträgt der Druck in den Behältern nur 4½ Atmosphären.

Der Reservebehälter entspricht etwa den Vorspannpferden an besonders ungünstigen Stellen, wo ein größerer Kraftaufwand erfordert wird.

Es bleibt nun noch zu zeigen, wie der Wagen am Ende der Fahrt wieder mit der Triebkraft versehen wird. An der Brücke von Courbevoie treibt eine kleine Lokomobile von 6 Pferdekraft eine Doppelpumpe, welche in zwei senkrecht stehende Kessel Luft einstößt. Der erste Pumpenkörper bringt den Druck auf 12 Atmosphären, die so comprimirte Luft wird von der zweiten Pumpe aufgenommen und auf 25 Atmosphären gebracht. Die Kolben stoßen gegen ein Quantum Wasser, welches die Luft zusammenpreßt und ihr die frei werdende Wärme entzieht. Vor der Abfahrt füllt man den Dampfkessel mit Wasserdampf, indem man ihn unter Druck mit dem Kessel der Lokomobile in Verbindung bringt.

Was die Gefahr einer Explosion anlangt, so ist dieselbe bei diesem System ausgeschlossen, weil die Spannung im Augenblicke der Abfahrt ihre größte Höhe hat und während der Fahrt stetig abnimmt. Eine Explosion könnte nur während der Füllung eintreten.

Es ist dies nicht das erste Mal, daß an den Ersatz des Dampfes durch comprimirte Luft gedacht wird. Andraud versuchte zuerst ums Jahr 1850, auf der Linie nach Versailles eine Lokomotive mit comprimirter Luft zu betreiben. Die Spannung war jedoch zu schwach, um die Lokomotive länger als einige Minuten im Gange zu erhalten. Julienne machte es durch Erfindung einer verbesserten Druckpumpe möglich, die Spannung auf 20 Atmosphären zu erhöhen. — Alle diese Versuche führten jedoch zu keinem praktischen Ergebniß. Für große Entfernungen hat der Betrieb mit comprimirter Luft in der That nur Nachtheile.

Mit entschiedenem Vortheil verwendet man seit 2 Jahren im St. Gotthard-Tunnel Lokomotiven mit comprimirter Luft zum Transport der Materialien.

Auch zum Betriebe der Bohrmaschinen wird hier comprimirte Luft in großem Stile angewendet. Ihr plötzliches Eindringen in die Minengänge bewirkt die nothwendige und heilbringende Ventilation, während die Anwendung von Dampfmaschinen durch die Schädlichkeit des entweichenden Rauches und Dampfes ausgeschlossen ist.

Die beiden ersten in Betrieb genommenen Lokomotiven, der Reuß und Tessin, führten einen Luftbehälter oder Tender von 8 Meter Länge und 1,50 Meter Tiefe. Der Druck betrug bei der Abfahrt 7 Atmosphären. Die Lokomotive zog 12 beladene Waggons auf eine Entfernung von 600 Meter. Hierbei sank der Druck auf 4 Atmosphären. Die leeren Wagen wurden zur Ausgangsstelle zurückgeführt und der nun noch vorhandene Druck war 2,5 Atmosphären.

Die plötzliche Abspannung der Luft in den Cylindern hatte den lästigen Uebelstand des Erkaltens derselben zur Folge. Das Schmieröl erstarrte und bildete eine zähe, harte Masse. Dieser Umstand veranlaßte Herrn Ribourt, den Ingenieur des Tunnels, die Stempel und Cylinder durch Baumwolle, die mit Petroleum getränkt wurde, zu erwärmen. Später hat er dieses primitive System vervollkommnet. Es wäre nie gelungen, mit diesen Maschinen, die sich nahezu ebenso schnell entluden,

wie sie Zeit zur Füllung brauchten, auf einigermaßen weite Entfernungen zu gehen. Ribourt ließ die comprimirte Luft anstatt direkt in die Cylinder, erst in einen Zwischenbehälter eintreten, ganz ebenso wie es bei den Tramway-Wagen geschieht, die wir oben beschrieben haben. Durch einen geistreich erdachten Regulator gelangte das Gas nur bei einem bestimmten und gleichbleibenden Druck unter die Kolben. Die neuen Lokomotiven können mit Luft von 14 Atmosphären geladen werden und obwohl ihr Gewicht nicht unter 7 Tonnen ist, so können sie bei vollständiger Füllung über einen Kilometer weit laufen.

Der Motor mit comprimirter Luft, wie er in Neuilly im Betriebe ist, hat noch weitere Vorzüge und macht seinem Erfinder, Herrn Mekarski, einem sehr namhaften Ingenieur, alle Ehre. Nicht allein, daß hier die direkte Einwirkung der stark comprimirten Luft auf die Kolben vermieden ist, hat der Constructeur auch noch eine neue Verbesserung, auf die weiter oben schon hingewiesen wurde, angebracht.

Wenn Luft unter starkem Druck comprimirt wird, so erhitzt sie sich, sowie sie umgekehrt erkaltet, wenn sie von dem Drucke befreit wird. Diese Erscheinung fällt in der Technik um so schwerer ins Gewicht, je mehr der Druck gesteigert wird oder plötzliche Abspannung eintritt.

Wird Luft, die bis zu 20 Atmosphären comprimirt war, plötzlich entlastet, so entsteht eine Temperatur, bei welcher die in der Atmosphäre enthaltene Feuchtigkeit gefriert und Eis gebildet wird. Vom Standpunkte des Mechanikers aus gesehen, geht hierbei ein gut Theil verwendbarer Kraft verloren. Unter dem Einfluß der herabsinkenden Temperatur verringert sich nämlich das Volumen der Luft, die gegen die Kolben wirkt; in demselben Verhältniß nimmt ihre Spannung ab. Vom praktischen Standpunkte aus zeigen sich andere Uebelstände; das Schmieröl wird fest und hart, und die Maschinentheile werden abgenutzt. Läßt man jedoch stark comprimirte Luft erst in einen Zwischenbehälter treten, wo ihr Druck herabgemindert wird, so erfolgt kein Sinken der Temperatur, und in Folge hiervon kein unnützer Kraftverbrauch. Die Luft ist in diesem Falle einerseits allerdings decomprimirt, andererseits ist jedoch die im Zwischenbehälter vorhandene comprimirt worden; die auf der einen Seite verlorene Wärme wird also durch den Gewinn auf der anderen ausgeglichen. Das Endergebniß ist bei stufenweiser Herabminderung des Druckes dasselbe, wie wenn von Anfang an Luft von dem Drucke des Zwischenbehälters zur Verwendung gekommen wäre.

Ganz derselbe Vorgang ist bei dem Withead'schen Torpedo praktisch benutzt, um das Sinken der Temperatur zu vermeiden. Dieses Torpedo wirkt durch Luft von 50 Atmosphären Druck, deren plötzliche Abspannung das Oel der Maschinentheile erstarren ließe. Auch hier findet eine stufenweise Entlastung statt, die durch einen sehr empfindlichen Regulator überwacht wird.

Trotz dieser Verbesserung gegenüber allen früheren Systemen würde der Kraftverlust in Folge des Sinkens der Temperatur bei der Abspannung der Luft in den Cylindern von 8 auf 1 Atmosphäre die Erfindung praktisch werthlos machen.

Der von Mekarski erfundene Erwärmungsapparat umgeht auch diese Schwierigkeit in sehr geschickter Weise. Die Luft wird, wie oben beschrieben, bevor die gänzliche Abspannung erfolgt, im Dampfkessel mit Wasserdampf gesättigt, wobei sie genügend viel Wärme aufnimmt, um ein Zurückgehen der Temperatur zu vermeiden. Unter dem Kolben angelangt, dehnt sie sich aus und wird demgemäß kälter. Der Dampf jedoch verdichtet sich und giebt dabei Wärme frei. Es wird hierbei sogar noch ein

Ueberschuß von Wärme, mithin auch von mechanischer Kraft erzielt. Ein anderer praktischer Gewinn ist der, daß der Dampf zu Wasser verdichtet und hierdurch die Reibung der in Betracht kommenden Maschinentheile verringert wird.

Werfen wir noch einen flüchtigen Blick auf den wirthschaftlichen Werth dieses Systems. Bei der gewöhnlichen Lokomotive wird das Heizmittel möglichst unmittelbar in Kraft umgesetzt. Hier finden Uebergänge statt. Die Kohle erzeugt die Kraft, welche die Druckpumpe betreibt; die Pumpen comprimiren die Luft, wobei durch die Reibung Verlust an Kraft herbeigeführt wird. Ein weiterer Verlust findet durch die unvermeidliche Ausscheidung der unter dem Drucke der Luft frei werdenden Wärme statt. Es geht also bei dem Ansammeln der comprimirten Luft viel Kraft nutzlos verloren, ohne daß dieser Verlust beim Nachlassen des Druckes wieder eingebracht wird.

Es darf daher nicht Wunder nehmen, wenn in der Praxis zur Kompression eines Kubikmeters Luft auf 25 Atmosphären bei den gegenwärtigen Pumpen 2,000,000 Kilogrammeter Kraft gebraucht werden, während sich die von dem Motor des Wagens geleistete Arbeit auf nur 400,000 Kilogrammeter beläuft. Die Leistung ist also nur $^1/_5 = 20$ pCt. der verwendeten Kraft, d. h. es erfordert die Gewinnung eines Quantums comprimirter Luft, welches einer Pferdekraft entspricht, ein Volumen Dampf, das 5 Pferdekraft darstellt.

Trotz dieser ziemlich ungünstigen Verhältnisse giebt Herr Mekarski, unter der Annahme, daß für die Pumpen ein Verbrauch von $1\frac{1}{2}$ Kilo Kohle pro Stunde und Pferdekraft stattfindet, die Kosten eines Quantums Luft = 1 Pferdekraft auf 0,2625 Frcs. an (7,50 Kil. Kohle, die Tonne zu 35 Frcs.). Nach seiner Berechnung würde eine kleine Tramway-Lokomotive mindestens 5—6 Kilogramm Koaks (die Tonne zu 57 Frcs.) verbrauchen, was einer Ausgabe von 0,385 bis 0,342 Frcs. gleichkommt.

Die wirthschaftlichen Vortheile dieses Systems sind also im Augenblick noch zweifelhafter Natur und es werden wohl noch für längere Zeit Lokomotiven, welche das Brennmittel direkt verwenden, allen anderen Systemen vorgezogen werden.

Ein Ingenieur Mallet beschäftigt sich zur Zeit mit der Anwendung des Systems Compound mit Cylindern von ungleichem Durchmesser, von denen der eine im Innern des andern seines Druckes entlastet wird. Dieses System, welches an Bord von Schiffen große Ersparnisse ermöglicht hat, wird, als Motor auf einem Schienenwege angewendet, vom wirthschaftlichen Standpunkte aus die Zukunft für sich haben.

Die kleinen Lokomotiven ohne Heizvorrichtung scheinen, von demselben Standpunkte betrachtet, zwar den Lokomotiven mit Feuerraum nachzustehen, jedoch noch immer vor den Motoren mit comprimirter Luft den Vorzug zu verdienen. Die Trood'sche Maschine in Edinburgh liefert mit 1630 Liter überheiztem Wasser in zwei gefilzten Behältern eine Leistung von 10 Pferdekraft während einer Stunde. Die Lamme'sche Maschine in New-Orleans, welche mit Wasser von 193° ($12\frac{1}{2}$ Atm.) gefüllt ist, läuft eine Strecke von 15 Kilometer. Genaue Angaben über die Betriebskosten fehlen.

Die Lokomotiven mit comprimirter Luft würden also, was den Kostenpunkt betrifft, bei der jetzigen Einrichtung erst in dritte Reihe zu stellen sein. Ein endgültiges Urtheil über das System ist jedoch nicht so leicht zu fällen, so lange namentlich Verbesserungen in der Mechanik der Maschine nicht ausgeschlossen sind.

Der Motor hat den Vortheil großer Lenkbarkeit und bietet besonders für große

Städte allerlei Bequemlichkeiten. Man kann, was allerdings von zweifelhaftem Werthe ist, mit ihm einen besonderen Maschinenraum entbehren und die Apparate auf dem Wagen selbst anbringen. Man erspart also Material, braucht weniger Baulichkeiten und verringert das todte Gewicht. — Mit einem Worte, nur längere Zeit hindurch fortgesetzte Versuche können die Vorzüge und Nachtheile jedes Systems herausstellen. Die Erfahrung muß das Endurtheil fällen.

II. Kleine Mittheilungen.

Zur Statistik der Unfälle auf den deutschen Eisenbahnen. Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die auf den Eisenbahnen Deutschlands exkl. Bayerns vorgekommenen Unfälle waren im Monat Juni d. J. zu verzeichnen: 33 Entgleisungen und 12 Zusammenstöße fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 15 Züge mit Personenbeförderung — von je 8,256 Zügen dieser Gattung einer — und 30 Güterzüge resp. leerfahrende Maschinen betroffen; ferner 37 Entgleisungen und 21 Zusammenstöße beim Rangiren und 44 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defekte an Maschinen und Wagen ꝛc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 7 Personen verletzt (6 Beamte und 1 Arbeiter); 2 Thiere getödtet, 1 Thier verletzt; 23 Fahrzeuge erheblich und 141 Fahrzeuge unerheblich beschädigt.

Außer den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, größtentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 27 Tödtungen (3 Passagiere, 18 Bahnbedienstete und 6 fremde Personen); 85 Verletzungen (4 Passagiere, 70 Bahnbedienstete und 11 fremde Personen); sowie 17 Tödtungen und 1 Verletzung bei beabsichtigtem Selbstmord.

Von den überhaupt beförderten Reisenden wurde von je 6,096,410 einer getödtet und von je 4,572,308 einer verletzt; von den im Betriebsdienst thätig gewesenen Beamten wurde von je 11,510 einer getödtet und von je 2532 einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monat im Vorjahre ergiebt — unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen —, daß im Durchschnitt im Juni d. J. bei 19 Verwaltungen weniger, bei 11 Verwaltungen mehr, und in Summa ca. 26 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind, als im Juni v. J.

(Zeitung des Ver. deutsch. Eisenb.-Verw.)

Registrande des Großen Generalstabes. Die geographisch-statistische Abtheilung des Großen Generalstabes veröffentlicht seit einer Reihe von Jahren eine zusammenfassende Ueberschau der auf Europa und seine Kolonien bezüglichen Erscheinungen auf den Gebieten der Geographie, Kartographie und Statistik, welche, länderweise geordnet, durch Quellennachweise, Auszüge und Besprechungen, sowie durch Wiedergabe der wichtigsten statistischen Angaben zur Orientirung über die Verhältnisse des In- und des Auslandes beizutragen bestimmt ist. Ursprünglich

nur für den Handgebrauch im Generalstabe selbst angelegt, hat diese Publikation durch die Zweckmäßigkeit und Uebersichtlichkeit der Anordnung, sowie durch die Reichhaltigkeit und Gediegenheit des Stoffes sich auch in weiteren Kreisen Eingang und Anerkennung verschafft, so daß sie gegenwärtig unter den wissenschaftlichen Hülfsmitteln der Erd- und Völkerkunde eine geachtete Stellung behauptet. Der vor Kurzem erschienene sechste Jahrgang der »Registrande« (Berlin, bei Ernst Siegfr. Mittler u. Sohn, XIV und 384 S. in gr. Oktav) beweist aufs Neue, mit welcher Aufmerksamkeit unser Generalstab die Entwickelung der europäischen Völkerfamilie in allen Beziehungen verfolgt, die auf die gegenseitige Machtstellung ihrer Glieder nach irgend einer Richtung hin Einfluß auszuüben vermögen. Wenn das Augenmerk der Herausgeber der Registrande selbstverständlich in erster Linie auf alle Veränderungen im Kriegswesen und in der Wehrverfassung der europäischen Staaten gerichtet ist, so entgeht ihrer Beachtung doch Nichts, was für die Gesammtheit des Volkslebens und für die Ausbildung der gesammten Volkskraft eine wesentliche Bedeutung gewinnen kann. Die topographische und geodätische Erforschung des Landesgebiets, die physischen Verhältnisse des Landes, seine Gebirge und Gewässer, die meteorologischen und hydrographischen Erscheinungen, die Bevölkerungsstatistik mit den Geburts-, Sterbe-, Krankheits- und Auswanderungsverhältnissen, die Verfassung und Verwaltung des Staats und der Gemeindeverbände, die Finanzen, das gesammte wirthschaftliche Leben, mit besonderer Rücksicht auf die Landwirthschaft, die Pferde- und Viehzucht, Erz- und Kohlenproduktion, dann Industrie und Handel, das Verkehrswesen nach allen seinen Richtungen, Eisenbahnen, Post und Telegraphie, Schifffahrt, Kanäle, Landstraßen, ferner die Hauptfaktoren der geistigen Kultur, das Unterrichtswesen von der Volksschule bis zu den Universitäten und Akademien, die Presse in ihren verschiedenen Erzeugnissen, die Kirche in ihren Einwirkungen auf die Volksbildung: das sind die Hauptgegenstände, auf welche, als die Grundlagen und die Erzeuger der nationalen Wehrkraft eines jeden Landes, der sorgfältig sammelnde und vergleichende Blick der geographisch-statistischen Abtheilung unseres Generalstabes sich lenkt. Schriften, Kartenwerke, statistische Tabellen, Journalaufsätze und Zeitungsartikel, die irgendwie für einen der bezeichneten Gesichtspunkte von Erheblichkeit sind, finden sich in den entsprechenden Rubriken, nicht selten unter kurzer Angabe ihres hauptsächlichen Inhalts, sorgsam und mit Quellennachweis verzeichnet. Größere Auszüge aus hervorragend wichtigen literarischen Erscheinungen, Mittheilungen über die bedeutendsten Vorgänge in der Gesetzgebung und Verwaltung, scharfe Beleuchtung einzelner sozialer und wirthschaftlicher Gebiete durch statistisches und ethnographisches Material: alles das verleiht dem Werke ein Interesse, welches den Werth einer bloßen bibliographischen Zusammenstellung bei weitem übersteigt. Vielmehr gestalten sich die den einzelnen Ländern Europas gewidmeten Abschnitte trotz der Knappheit und Gedrängtheit der Darstellung zu lebensvollen ethnographischen Bildern, welche das nationale Leben in seinen Hauptzügen scharf und deutlich wiederspiegeln. Ueber die Vertheilung des Stoffes beschränken wir uns auf die Bemerkung, daß die allgemeine Geographie und ihre Hülfsmittel, darunter der Weltverkehr mit besonderer Hervorhebung des Weltpostvereins, 30 Seiten einnehmen; dem deutschen Reiche sind 68, dem britischen Reiche mit seinem ungeheuren Kolonialbesitze 50, der vielseitigen und energischen Thätigkeit Frankreichs über 60 Seiten gewidmet.

Zetzsche's Handbuch der elektrischen Telegraphie. Das im Verlage von Julius Springer in Berlin erscheinende, von dem Professor der Telegraphie am Dresdener Polytechnikum Herrn Dr. K. E. Zetzsche unter Mitwirkung von mehreren Fachmännern herausgegebene umfassende Handbuch der elektrischen Telegraphie, auf welches bereits in Nr. 3 des Archivs hingewiesen wurde, ist, wie die uns so eben zugehende erste Lieferung des zweiten Bandes beweist, in rüstigem Fortschreiten begriffen. Der zweite, von Herrn Dr. O. Frölich bearbeitete Band wird die Lehre von der Elektrizität und dem Magnetismus, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur Telegraphie, behandeln. Wir behalten uns vor, das bedeutende Werk seiner Zeit einer eingehenden Würdigung zu unterziehen.

Neuer Signalapparat für Eisenbahnen. Wie wir einer Notiz der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen entnehmen, hat Professor L. Bondi am Triester Staatsgymnasium einen Signalapparat für Eisenbahnen konstruirt, welcher einerseits die Sicherheit im Verkehre erhöht, andererseits aber gestattet, 4—6 Mal mehr Züge gleichzeitig auf demselben Geleise zwischen zwei Stationen verkehren zu lassen, als es bisher möglich gewesen. Die Beschreibung dieses Apparates liegt gegenwärtig dem englischen Patentamte vor; sein Prinzip wird wie folgt angedeutet. Nähert sich der Zug anderem rollenden Fahrbetriebsmaterial auf demselben Geleise oder einer für den Zug falsch gestellten Weiche auf beiläufig 500 Klafter, so giebt der Apparat (durch diese Annäherung selbst) dem Zugpersonale mehrere von der Witterung unabhängige Signale. Werden diese Signale vom Zugpersonal sogleich beachtet, so kann der Unfall vermieden werden, da in dem Momente, wo die Signale gegeben werden, der Zug noch beiläufig 500 Klafter von der gefahrdrohenden Stelle entfernt ist. Eine weitere Eigenthümlichkeit des Systems liegt darin, daß die Stationsorgane derjenigen zwei Stationen, welche dem verkehrenden Zuge zunächst liegen, mittelst eigener Kontrolapparate den Ort, die Geschwindigkeit u. s. w. der fahrenden Züge beobachten können. Besonders anwendbar dürfte dieses System für Schnellzüge werden, da diese Züge viele Stationen mit ziemlicher Geschwindigkeit passiren.

Einfuhr von frischem Fleisch zur See. Seit einiger Zeit berichten die englischen Zeitungen über die neueren gelungenen Versuche, frisches Fleisch aus Südamerika und Australien einzuführen. Wie dem Reichs-Anzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger aus Paris geschrieben wird, werden ähnliche Versuche in großem Maaßstab nunmehr auch in Frankreich unternommen. Der betreffende Korrespondent theilt hierüber unterm 22. August folgendes Nähere mit:

»Morgen fährt, wie schon gemeldet, von Rouen der Dampfer »Frigorifique« ab, um eine Ladung frischen Fleisches von La Plata zu holen. Der Erfolg dieser Fahrt wird von der wissenschaftlichen Welt wie von dem Publikum mit großer Spannung erwartet. Der »Frigorifique« wird das erste Schiff sein, welches selbst unter dem Aequator noch eine eisige Temperatur in seinen Räumen haben wird, und die neue Quelle, welche sich für die Ernährung Europas dadurch bietet, wird bei den jetzigen theuren Fleischpreisen unverkennbare Vortheile bringen. Gelingt diese Probe-

fahrt, so wird eine Flottille von 12 Dampfern den Handel mit frischem, nach dem Verfahren Pellier konservirtem Fleische zwischen Südamerika und Rouen unterhalten. Pellier kann in dem 25 Meter langen Schiffsraume 500,000 Kilo Fleisch unterbringen; auf der ersten Fahrt wird nur eine Ladung von 150,000 Kilogr. eingenommen werden. Der »Frigorifique« hat eine Länge von 63 Metern und 463 Tonnen Gehalt. Außer den Eismaschinen besitzt er drei Dampfmaschinen, von denen die eine für den Nothfall bestimmt ist. In dem hintern Theile des Schiffes befindet sich eine erste Maschinenkammer, in welcher die Kälte in 5 Reservoirs erzeugt wird, von denen jedes 100 Liter Methylenäther enthält. Dieser Aether verflüchtigt sich und siedet von selbst bei 30 Grad unter Null, verdichtet sich dann unter dem Drucke der Wasserdämpfe in den gußeisernen Behältern, wo er flüssig wird, um wieder die mit Wasser gefüllten Cylinder zu kühlen, welche sich in dem großen Fleischraume befinden. Das Wasser gefriert nicht unter diesem intensiven Kältestrome, da es Chlorkalzium enthält, welches die Kälte in die Reservoirs des Kielraums überleitet. Der für die Kühlungsapparate bestimmte Raum bietet einen merkwürdigen Anblick dar; sämmtliche Röhren sind mit einer Eiskruste bedeckt. In dem großen Fleischraume herrscht eine eisige Kälte; man sieht nur eine Menge von weißen Behältern, die wie Zweige von Bäumen unter dem Schnee zu verschwinden scheinen.«

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 12. Berne, 1er Septembre 1876.

La poste rurale en Allemagne. — Le service postal en Belgique de 1830 à 1875. — Les pensions de retraite des employés de poste dans les Etats de l'Union. — Communications.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 17. Heft. 1. September 1876.

Hussein-Avni-Pascha, osmanischer General und Staatsmann. — Die Pariser Oper. I. — Die Meliorationen in Italien. Von Dr. Wilh. v. Hamm. III. — Die dritte Republik in Frankreich. Von H. Bartling. — Ida Gräfin Hahn-Hahn und ihre Konversion. Von Heinrich Keiter. — Chronik der Gegenwart. — Politische Revue.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. Nr. 36. 4. September 1876.

Angola-Fahrt. Von Dr. Hermann v. Barth. III. Von Madeira nach den Kap-Verde'schen Inseln. — Der Kommunismus in den Vereinigten Staaten. Von Gustav Müller. — Die deutschen Reisenden in Sibirien. I. — Studien zur deutschen Mythologie. Von C. Mehlis. Der Donnersberg. — Der Albert Nyanza. — Eine chinesische Hochzeit. — Ueber die chemisch-physikalische Natur des Keimprotoplasmas. — Karten und Pläne zur Topographie des alten Jerusalems. — Darwin's neunundsechzigster Geburtstag. — Das projektirte Saharra-Meer in Algerien.

4) **Europa.** Redig. von H. Kleinsteuber. 1876. Nr. 34.

Göthe und die Familie Ziegesar. — Die birmanischen Residenzen. — Die Minstrels in Neu- und Alt-England. — Eine Landsgemeinde. — Wiener Briefe. — Literatur. Bildende Kunst. Musik. Theater.

5) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 36.

Deutschland und das Ausland: Ed. Schüre's Buch über Richard Wagner und die französische Kritik. Ein patriotischer Roman. — Nordische Literatur: Die Edda in modernem Gewande. — Belgien: Ueber Volksbibliotheken. — Frankreich: Le bulletin continental: Eine Monatsschrift im Interesse der öffentlichen Sittlichkeit. — England: Indiens Einfluß auf die westliche Welt. — Arabien: Die alte Geographie Arabiens als Grundlage der Entwickelungsgeschichte des Semitismus. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

6) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 22. Band 1876. VIII.

Barometrische Höhenbestimmungen in Columbien. Von Ed. Steinheil. — Die Trockenlegung der Zuidersee. Von J. Kupper im Haag. — Resultate der meteorologischen Beobachtungen auf Spitzbergen und in Ost-Grönland. — Beitrag zur Kenntniß der Windverhältnisse in den Spitzbergen umgebenden Theilen des Eismeeres. Von Dr. A. Wijkander. — Ueber die Rechtschreibung der geographischen Namen. Von L. Ewald. — Zur Frage über die Entstehung der Eishöhlen. Von Prof. E. Richter. — Geographische Literatur. — Karten.

7) **Annalen der Physik und Chemie.** Herausgegeben von J. C. Poggendorff. Leipzig 1876. Nr. 8.

Ueber die physikalischen Beziehungen zwischen hydrodynamischen und elektrodynamischen Erscheinungen. Von F. Zöllner. — Ueber die Diffusion der Gase durch absorbirende Substanzen. Von Wroblewsky. — Apparat zur Demonstration der Reibung in einem sehr verdünnten Gase (Vacuum). Von A. Kundt. — Ueber das Radiometer von Crookes. Von R. Finkener. — Ueber eine elektromagnetische Maschine mit kontinuirlichem Strom. Von Gramme. — Untersuchung der Gramme'schen elektrodynamischen Maschine. Von E. Hagenbach. — Eine neue Methode der Farbenmischung. Von W. v. Bezold. — Bemerkung zu den von Herrn Klingel aufgestellten Sätzen. Von H. L. Bauer. — Ueber einen Apparat zur Kombination von aufeinander senkrechten Schwingungen. Von E. Stöhrer jun. — Verbesserter Giftheber. Von K. Antolik. — Zur Geschichte der Fluorescenz. Von G. Berthold. — Ueber den Einfluß der Temperatur auf das galvanische Leitungsvermögen des Tellurs. Von F. F. Exner. — Neues Hydrometer. Von J. Sedlaczek. — Ueber die kleinste Ablenkung im Prisma, von F. W. Berg. — Ueber das elektrische Leitungsvermögen des Braunsteins und der Kohle. Von W. Beetz. — Entgegnung auf den Artikel des Herrn Holtz bezüglich Elektromaschinen von Ebonit. Von J. C. Schlösser. — Nachschrift zu dem Aufsatze von A. Kundt.

8) **Journal of the Telegraph.** New-York. 1876. Nr. 16.

On the constitution and magnetism of steel. — The loan collection of scientific apparatus. Experiments on the movement of air in pneumatic tubes. By M. Charles Bontemps. — The magneto-induction machine. By Dr. Eduard Zetzsche. — Apparatus for demonstrating the transformation of force. — A son of Prof. Morse killed. — Notes. — Voltaic electricity. By Prof. Tyndall. — On the formation and the decomposition of binary compounds by the electric discharge. By M. Berthelot. — Grand prize of medicine and surgery for 1875. — New joint for guttapercha covered wires. — Protection from lightning. — The british telegraphs. — The telegraph practically complete. — Tariff bureau. — New telegraphic signaling apparatus. — Curious freaks of lightning. — Anglo-american telegraph. — Globe telegraph and trust.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 18. Berlin, September. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

79. Das Hamburger Postwesen.

(Bearbeitet nach der Chronik des Postamts in Hamburg.)

I.

Nach urkundlichen Quellen haben schon seit dem dreizehnten Jahrhundert zwischen den Städten des Hansabundes mehr oder minder regelmäßige Transportanstalten bestanden. Namentlich finden sich aus jener Zeit Hinweise auf die Botenzüge zwischen Hamburg und Nürnberg, zwischen Hamburg und Riga über Danzig und Königsberg, und zwischen Hamburg und Leipzig.

Anfänglich scheint der rege Handelsverkehr der Hansestädte einzelne Unternehmungslustige dazu bestimmt zu haben, die Besorgung von Brief- und Packetsendungen der Kaufleute nach außenhin auf eigene Faust zu übernehmen. Späterhin vereinigten sich wohl einflußreiche Kaufleute zur Unterhaltung besonderer Boten.

Eine gewisse postmäßige Gestaltung mag diese Einrichtung in Hamburg ungefähr zu Anfang des sechszehnten Jahrhunderts gewonnen haben. Der im Jahre 1517 eingesetzte, mit je zwei »Olderlüden« (Aelterleuten) aus den Kaufmannsgesellschaften der Englands-Schonen- und Flandernfahrer von der Gilde des »Gemeinen Kaufmanns« zu wählende Kaufmannsrath, dessen Mitglieder seit dem Jahre 1558 auch als »Börsenalte« erscheinen, hatte unter der Oberaufsicht der Staatsgewalt das hamburgische Boten- oder Postwesen zu leiten und ernannte die Boten und ihren Obmann den »Postmeister«.

Der Rath der Stadt war von jetzt ab vorsorglich bemüht, die Vorrechte des städtischen Postwesens zu beschützen und fremdherrliche Einmischungen in dasselbe fern zu halten.

Als gleichwohl im Laufe der Zeit die Errichtung fremder Postanstalten innerhalb der Stadt sich nicht mehr vermeiden ließ, hielt der Rath wenigstens an dem Verlangen fest, daß die fremdherrlichen Postbeamten Hamburger Bürger sein sollten. Auch war den fremden Posten die Erwerbung eigener Häuser in der Stadt und die Anbringung von Postschildern nicht gestattet. Selbst das Hinüberschaffen der Brieffelleisen über den Wall nach Thorschluß war zu jener Zeit nur gegen Bürgschaft eines eingesessenen Hamburgers nachgegeben.

Letztere Bestimmung hielt sich sogar, trotz der dadurch verursachten Erschwernisse im Postbetriebe, bis zur gänzlichen Beseitigung der Thorsperre im Jahre 1861.

Vor dem Jahre 1806 war es keiner Post gestattet, nach Thorschluß ein- oder auszufahren. Die Abends oder Nachts zur Abfahrt vorbereiteten Fahrposten mußten die Oeffnung der Thore abwarten; die zu derselben Zeit vor der Stadt eintreffenden Posten dagegen hatten in einem besonderen Wirthshaus, dem »Schinkenkrug«, zu übernachten. Die Felleisen der des Nachts abgehenden Reitposten wurden durch Postboten von dem Posthause bis zum Stadtwall getragen, dort von eigens dazu bestellten Leuten den Wall hinaufgeschafft und sodann mit Tauen über den Stadtgraben gezogen. Jenseits wartete der Postillon, nahm die Felleisen in Empfang und brachte sie nach der nächsten Station. Aehnlich war das Verfahren bei den Nachts ankommenden Reitposten. Nur die preußische Reitpost genoß späterhin die ausnahmsweise Vergünstigung, bis Mitternacht frei aus- und einpassiren zu dürfen, während derselben nach Mitternacht eine besondere Seitenpforte offen gehalten wurde.

Die Berechtigung, neben dem Stadtpostwesen ein eigenes Postamt in Hamburg zu errichten und durch Anlegung besonderer Kurse mit der Außenwelt in Verbindung zu setzen, wußte sich zuerst der im Jahre 1615 mit dem erblichen Amte eines Reichs-General-Postmeisters belehnte Graf Lamoral von Taxis zu verschaffen.

Sodann entstanden nach und nach:

- ein Königlich preußisches Ober-Postamt,
- ein Königlich hannoversches Postamt, mit welchem bald auch das ehemals Herzoglich braunschweigische Postamt vereinigt wurde,
- ein Königlich dänisches Ober-Postamt, unter Verschmelzung mit dem Herzoglich holsteinischen Postamt,
- ein Königlich schwedisches Postamt und
- ein Großherzoglich mecklenburgisches Ober-Postamt,

bis dieser Buntscheckigkeit durch das Postwesen des norddeutschen Bundes und bz. durch die deutsche Reichspost ein Ende gemacht wurde.

Es darf nicht Wunder nehmen, daß jene vielköpfige Hamburger Post weniger den allgemeinen Verkehrsinteressen der Stadt, als dem eigenen finanziellen Vortheile Rechnung trug und dabei von dem Grundsatze ausging, Verbesserungen nur dann einzuführen, wenn der Geldgewinn auf der Hand lag, den Mitbewerbern dadurch Zuspruch entzogen und solcher der eigenen Postanstalt zugeführt wurde. Man war oft nicht zart in der Wahl der Mittel zur Erreichung dieses Zweckes. Jede Postanstalt erhob nach ihren Tarifen das Porto, jede Postanstalt strebte danach, die Annahme und Beförderung der Briefe in möglichst ausgedehntem Maße für die hei-

mathlichen Kurse in die Hand zu bekommen. Ob dadurch Umleitungen und Verzögerungen entstanden, darauf wurde weniger geachtet. Das Publikum seinerseits aber war kaum im Stande, zu beurtheilen, welcher Post es seine Sendungen am zweckmäßigsten zuzuwenden hatte.

Erst im neunzehnten Jahrhundert lichteten sich die Verhältnisse unter der Einwirkung verständiger und liberaler Postverträge in etwas, bis der deutsch-österreichische Postverein den ersten mächtigen Anstoß zur Einigung des deutschen Postwesens gab.

Immerhin waren die Hamburger Postzustände noch bunt genug. Bei sieben verschiedenen Stellen hatte der Kaufherr, welcher einen ausgebreiteten Briefwechsel nach aller Herren Länder unterhielt, seine Briefe und Postsendungen aufzugeben, die Briefträger von sieben verschiedenen Postverwaltungen brachten ihm täglich seine Briefe, Packete und Geldsendungen mußte er vollends bald unter dieser bald jener Förmlichkeit bei den verschiedenen Postämtern abholen oder gegen Erlegung bestimmter Gebühren sich zutragen lassen. Jedes Postamt verfuhr nach den für sein Heimathland gültigen Postgesetzen, Reglements, Tarifen und Dienstvorschriften. Die taxissche, hannoversche und schwedische Post z. B. erhob eine besondere Bestellgebühr auch für Briefe noch fort, als die anderen Postverwaltungen diese Gebühr schon längst abgeschafft hatten. Außer an den verschiedenen Posthäusern selbst war bis zum Jahre 1864 kein Postbriefkasten in den Straßen der Stadt vorhanden.

Wenn dabei Jemand beispielsweise einen der preußischen Post gehörigen Brief auch in den Briefkasten am taxisschen Posthause einlegen zu können vermeinte, so wurde er durch die hierauf folgenden Verzögerungen und Weiterungen bald eines Besseren belehrt und mußte sich fortab wohl oder übel mit vielleicht einem halben Dutzend Briefe zu einem Rundgang bei den verschiedenen Posthäusern bequemen. Und wie schwer war es, Kenntniß und Unterscheidung der Befugnisse und Postordnungen der verschiedenen Postanstalten sich zu eigen zu machen! Um die Vielseitigkeit dieser Befugnisse nur in einigen Zügen zu beleuchten, sei hier erwähnt, wie die Briefpostgegenstände nach der preußischen Rheinprovinz und nach Westfalen bei dem preußischen Ober-Postamte, Fahrpostgegenstände ebendahin aber bei dem hannoverschen Postamte, Briefpostgegenstände nach Süddeutschland, der Schweiz, Italien, Frankreich bei dem taxisschen Ober-Postamte, Fahrpostgegenstände nach denselben Ländern bei dem hannoverschen Postamte, Briefpostgegenstände nach Bremen, Oldenburg, den Niederlanden, Großbritannien und Irland hinwiederum bei dem Hamburger Stadtpostamte aufgegeben werden mußten u. s. f.

Diese Zustände sind jetzt glücklich überwunden. — Wie man sich aber oftmals in glücklicheren Tagen nicht ohne Genuß der vergangenen trüben Zeiten zu erinnern pflegt, so wird auch hier ein Rückblick auf die frühere eigenartige Gliederung des Hamburger Postwesens nicht ohne Interesse sein.

Zuerst sei des eigenen Kindes der Stadt, des freistädtischen Postamts, gedacht.

Wie bereits oben erwähnt, war es der Kaufmannsrath, der im Jahre 1517 die postmäßige Leitung des Hamburger Botenwesens in die Hand nahm.

Im Jahre 1578 schritt derselbe zum Erlaß einer förmlichen Botenordnung — für die Boten nach Antwerpen —, die freilich, dank der damaligen Gründlichkeit, erst im Jahre 1580 von Seiten der Hamburger Staatsgewalt »revidirt und confirmirt« wurde.

In ähnlicher Weise wurde im Jahre 1583 das Botenwesen auf Lüneburg, im Jahre 1586 das auf Cöln und etwas später, jedoch noch vor dem Jahre 1592, das Botenwesen auf Emden geordnet. Die zwischen Hamburg und Antwerpen im Gange befindliche Botenpost berührte nunmehr auch Amsterdam, bis späterhin die Börsenalten mit den holländischen Behörden in Amsterdam eine besondere Botenverbindung vereinbarten.

Diese Einrichtungen bestanden ohne wesentliche Aenderungen bis zum Beginn des siebzehnten Jahrhunderts fort. Im Jahre 1607 wurde zum ersten Male eine allgemeine Botenordnung mit Genehmigung des Raths verfaßt und durch den Druck veröffentlicht. Hiernach bestanden damals wohlgeordnete Botenkurse zwischen Hamburg und bz. Antwerpen (Amsterdam), Cöln, Lüneburg, Emden, Kopenhagen, Danzig, Lübeck, Leipzig, Frankfurt am Main und Nürnberg, welche durch hamburgische Boten allein oder gemeinschaftlich mit Boten an den genannten Plätzen, wie z. B. die Antwerpener und Danziger Botenpost, oder auch, wie jene nach Frankfurt am Main und Nürnberg, durch Boten jener Städte versehen wurden.

Die Abfertigung der abgehenden und ankommenden hamburgischen Boten erfolgte in der ersten Zeit ihrer Thätigkeit in den Gebäuden der »Ober-Gesellschaft der Englandfahrer« in der Pelzerstraße; später fertigte der Stadtpostmeister die Boten in einem dazu bestimmten Hause auf dem Burstah ab. Ein eigentliches freistädtisches Postamt war vermuthlich seit dem Jahre 1517 im »Grimm« an der Ecke des St. Catharinen-Kirchhofs vorhanden, zu welchem seit dem siebzehnten Jahrhundert für die bremischen und amerikanischen Posten eine Diensträumlichkeit auf der »Herrlichkeit« hinzutrat.

Auf Grund der obenerwähnten Botenordnung vom Jahre 1607 bestand das Hamburger städtische Postwesen fast ein Jahrhundert lang ohne wesentliche Aenderungen fort. Inmitten der in jenen Zeitraum fallenden Streitigkeiten wegen der Postgerechtsame mit dem Grafen von Taxis, sowie mit einer Anzahl anderer fremdherrlicher Verwaltungen war indessen der Rath der Stadt eifrig auf Erweiterung der Postverbindungen und auf Verbesserung der Posteinrichtungen bedacht.

Wir vernehmen nun die schon zu damaliger Zeit allenthalben widerhallenden Klagen gegen die Einmischung und Handhabung des taxis'schen Postprivilegs. In einer längeren Vorstellung an den Kaiser machte der Rath der Stadt insbesondere geltend: »daß der Stadt und ihrer Börse taxis'scherseits frembe, ohnannehmliche und nicht eingesessene Personen, dem Herkommen der Billigkeit, vorberegten Reservaten und dem Friedensschluß zuwider, aufgedrungen, die Briefe auch nach des also einseitig bestellten fremden Postmeisters Appetit ganz übermäßig taxiret, insgemein aber von der Kaiserlichen Post hierselbst zu rechter Zeit nicht bestellet und abgefolgt, keine Briefkarte ausgehänget, sondern nach Belieben der Postbedienten zurückbehalten, auch sonsten allerhand beschwerliche Unordnung und Confusion eingeführet werden wollen«. Der Senat beschränkte sich darauf, das auf des Kaisers Befehl eingeführte Reichspostamt ferner zu dulden und wandte dafür dem städtischen Botenwesen um so regere Sorgfalt zu, unbeirrt dadurch, daß der Errichtung des Reichspostamts bald auch die des kurbrandenburgischen, braunschweig-lüneburgischen (später hannoverschen), holsteinischen, dänischen, schwedischen und mecklenburgischen Postamts folgte und daß durch diese Einrichtungen die Einnahmen des städtischen Postwesens wesentlich geschmälert wurden.

Noch im Laufe des siebzehnten Jahrhunderts wurde zur Beförderung der

Botenposten mit untergelegten Pferden geschritten, sowie zur Errichtung fahrender Posten. So war schon im Jahre 1649 zwischen Amsterdam und Hamburg die Briefbeförderung durch reitende Boten ins Leben getreten und es kam sogar, dank der sehr wesentlichen Beschleunigung, welche die Post dadurch erhielt, im Jahre 1659 eine Vereinbarung zwischen dem Könige von England und den Generalstaaten zu Stande, derzufolge die Briefe aus England nach Holland, Hamburg und weiter nach dem Norden, sowie in umgekehrter Richtung nach England, durch die Hamburg-holländische Reitpost ihre ausschließliche Beförderung fanden, während bis dahin die taxis'sche Post die englischen Briefpostsendungen in Antwerpen übernommen bz. abgegeben hatten.

Die Versuche des Hauses Thurn und Taxis, die Beseitigung dieser Reitposten mit Hülfe des Kaisers durchzusetzen, scheiterten an dem beharrlichen Widerstande der Stadt, welche, unbekümmert um die kaiserlichen Mandate, ihr Anrecht auf die Beförderung der englischen Korrespondenz thatsächlich aufrecht erhielt.

Minder glücklich war die Stadt in ihrem Bestreben, die Errichtung weiterer fremder Postanstalten in Hamburg zu verhindern. Die Lage des Stadtgebietes gestattete die Beförderung der hamburgischen Posten nach allen Seiten hin und schon auf die kürzesten Entfernungen nur mit Genehmigung der Nachbarstaaten, welche dieses Zugeständniß fast ohne Ausnahme an die Bedingung knüpften, daß ihnen das Recht zur Errichtung eigener Postanstalten in Hamburg eingeräumt wurde.

Diesem Ansinnen wußte man wohl auch hin und wieder, sofern es nicht mit der gewünschten Bereitwilligkeit aufgenommen wurde, durch weniger umständliche Maßregeln Nachdruck zu verschaffen. So hatte der Herzog Georg Wilhelm zu Celle ein braunschweig-lüneburgisches Postamt in Hamburg errichten lassen und gab bald darauf dem Rath der Stadt zu verstehen: »daß er sich die Hoffnung mache, es würden Bürgermeister und Rath gegen Dero Postcomtoir im Harburger Hause nichts widriges verhängen, sondern dasselbe in dem Stande, worin es bishero gewesen, ferner ohnturbiret lassen; zumal widrigenfalls, und da gegen dasselbe etwas Thätliches vorgenommen werden sollte, er keinen Anstand nehmen würde, gegen die Stadtangehörige, insonderheit die durch dessen Lande gehende Boten Repressalien zu gebrauchen, auch sich des Deroselben und dem Fürstlichen Hause zuwachsenden Schadens an ihr, der Stadt, wieder zu erholen«.

Daß derartige Drohungen kein leerer Schall waren, wußten Rath und Bürgermeister nur allzu wohl und es blieb nichts übrig, als die fremden Postanstalten, eine nach der anderen, in der Stadt sich ansiedeln zu lassen. Gleichwohl mußten für die Erlaubniß zum Transport der Hamburger Posten über fremdherrliche Gebiete nebenbei noch manche schwere Opfer gebracht werden, so unter Anderem für den Durchlaß durch hannoversches (königlich großbritannisches und lüneburgisches) Gebiet eine jährliche Gebühr von 1000 Thlr.

Neben den Reitposten bestand als eine wohlgeordnete Personenbeförderungsgelegenheit seit dem Jahre 1750 eine eigene hamburgische Fahrpost, welche Personen- und Packetbeförderung über Harburg, Rothenburg nach Bremen und weiter nach Oldenburg, Aurich, Emden und ganz Ostfriesland, sowie nach Gröningen und Amsterdam vermittelte. Diese hamburgische Fahrpost wurde auf Grund besonderen Vertrags im Jahre 1775 in eine »königlich großbritannische- und Reichsstadt hamburgische Communionpost« umgewandelt, als welche sie zunächst bis zum Jahre 1807 bestehen blieb. Dieses Jahr wurde auch, inmitten der schweren politischen Prü-

fungen für ganz Deutschland, den Reitposten, und damit dem gesammten freistädtischen Postwesen Hamburgs verhängnißvoll.

Am 19. November 1806 nahm bekanntlich der französische Marschall Mortier Hamburg für den Kaiser Napoleon in Besitz und unter dem 8. Dezember desselben Jahres wurde auf Anregung des französischen Gewalthabers durch Bevollmächtigte des Senats bz. des Großherzogs von Berg ein Vertrag zwischen der Stadt Hamburg und Letzterem geschlossen, nach welchem dem Großherzog von Berg vom 1. Januar 1807 ab zunächst auf 25 Jahre das ausschließliche Recht zustehen sollte, in Hamburg eine Postanstalt zur Besorgung der gesammten Briefbeförderung zu unterhalten, mit der Ausnahme jedoch, daß von dieser Abmachung das Postamt des Königs von Dänemark, die der Stadt verbleibende sogenannte amerikanische Briefexpedition (Schiffsbriefe), sowie die städtische Fahrposteinrichtung nach Lübeck unberührt bleiben sollte. Die Stadt erhielt dagegen eine Abfindung in Geld zum Betrage von 100,000 Mark jährlich.

In diese Abmachungen schnitt aber rücksichtslos das Dekret Napoleons vom 18. Dezember 1810 ein, welches Hamburg und das ganze nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigte und unter Anderm auch das gesammte Postwesen Hamburgs in einem französischen Hauptpostamte, auf den hohen Bleichen, vereinigte.

Am 1. Juni 1814 schlug die Stunde der Erlösung; das hamburgische Stadtpostamt trat wieder in seine Rechte ein und nahm die frühere Thätigkeit auf. Abgesehen von einigen bald wieder beginnenden Streitigkeiten mit den gleichfalls nach Hamburg zurückgekehrten fremden Postanstalten, und dem bemerkenswerthen Antrage des Senats bei dem Bundestage auf Herstellung einer einheitlichen Postverwaltung für ganz Deutschland, bietet das Hamburger Postwesen bis zum Jahre 1821 nichts besonders Erwähnenswerthes dar.

Im Jahre 1821 aber nahm der hamburgische Senat auf Grund eines Abkommens mit den Börsenalten, den Deputirten der Flander-, Englands- und Schonenfahrer-Gesellschaften, sowie mit vier Amsterdamer Boten als den bisherigen Interessenten des hamburger Postwesens das gesammte städtische Postwesen unter seine eigene ausschließliche Verwaltung. Es bedurfte indessen noch einer elf Jahre lang währenden probeweisen Leitung des Postwesens durch eine provisorische Kommission, bevor dessen endgültige Regelung durch die im Jahre 1832 erlassene »Verordnung wegen der allgemeinen Organisation des hamburgischen Staatspostwesens« erfolgte. Zum Postdirektor wurde der Dr. jur. Johann Sillem gewählt, außer demselben bestand das Personal des Stadtpostamts aus 1 Postinspektor, 1 Kassirer, 4 Sekretären, 1 Postschreiber und 12 Offizianten (Unterbeamten). Die Thätigkeit des Stadtpostamts erstreckte sich nunmehr auf den Briefpostverkehr mit Lübeck, Bremen, Oldenburg, Holland, Rostock und darüber hinaus nach dem außerdeutschen Norden und Osten, auf den Fahrpostverkehr nach und von Lübeck und, in Gemeinschaft mit der königlich hannoverschen Post, der sogenannten Communionpost, nach und von Bremen; ferner war dem Stadtpostamte die Behandlung der gesammten überseeischen Korrespondenz sowohl im Verkehr mit europäischen als außereuropäischen Plätzen übertragen. Dieser Seepostverkehr gewann insbesondere an Bedeutung, als im Jahre 1847 die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft begründet worden war, die dem hamburger Stadtpostamt gewissermaßen das Monopol für den transatlantischen Korrespondenzverkehr Deutschlands verschaffte.

Der Anschluß des hamburger Staatspostwesens an den deutsch-österreichischen Postverein brachte einige Aenderungen in der Zuständigkeit des Stadtpostamts mit sich. Demselben verblieb von jetzt ab der Briefverkehr mit Bremen, Lübeck, Oldenburg, den Niederlanden, Großbritannien, sowie der gesammte transatlantische Korrespondenzverkehr.

Derselbe Geschäftsumfang bestand noch, als am 1. Januar 1868 das hamburger Stadtpostamt in Gemäßheit des Artikels 51 der Bundesverfassung an die norddeutsche Bundes-Postverwaltung überging und die gesammten Sonderposten Hamburgs dem norddeutschen Ober-Postamt Platz machten.

Gleichsam wie eine Vorbedeutung dieser späteren Einigung mag es aufgefaßt werden, daß auf Betreiben des Hamburger Senats bald nach dem großen Brand ein gemeinschaftliches Postgebäude aufgeführt wurde, welches die städtische, die fürstlich thurn und taxissche, königlich hannoversche und königlich schwedische Post unter einem Dach vereinigte. (Fortsetzung folgt.)

---

80. Der Betrieb beim Kaiserlichen Haupt-Telegraphenamt in Berlin.

(Von Herrn Telegraphensekretär Billig in Berlin.)

Ein Blick auf die Karte der Telegraphenleitungen und Normalverbindungen zeigt, daß das Haupt-Telegraphenamt in Berlin sowohl für den telegraphischen Verkehr innerhalb des Reichs-Telegraphengebietes, als auch für den Durchgangsverkehr den Mittelpunkt bildet. Von hier nehmen die Linien in dicken Strängen ihren Ausgang, um sich, je weiter entfernt, desto mehr zu verzweigen und das ganze Reich mit einem Leitungsnetz zu überziehen, dessen Maschen allerdings in den verschiedenen Gegenden von sehr unterschiedlicher Weite sind.

In der ersten Zeit des Bestehens der ehemaligen Centralstation gingen von derselben fünf Leitungen aus: nach Hamburg, Stettin, Breslau, Frankfurt a. M. und Aachen. In dem jetzigen Hauptamt münden 177 Leitungen, nämlich 27 internationale Leitungen für den unmittelbaren Verkehr mit dem Auslande (der dritte Theil aller derartigen Leitungen), ferner 39 oder die größere Hälfte aller Leitungen II. Klasse, welche die Hauptstädte Deutschlands verbinden, 25 Leitungen III. Klasse für den kleinen internen Verkehr, 45 Stadtleitungen nach den 25 Reichs- und den 9 Eisenbahn-Telegraphenämtern innerhalb des Weichbildes von Berlin — erstere meist vereinigte Verkehrsanstalten — sowie 19 Zuleitungen nach der Börse und die 7 Adern des nach Halle a. d. S. gelegten unterirdischen Kabels. Der Rest sind sogenannte Omnibusleitungen, welche den Lokalverkehr der zahlreichen darin eingeschalteten kleineren Aemter — ebenfalls größtentheils Post- und Telegraphenanstalten — unter sich und mit der Hauptstadt vermitteln und mit Ruhestrom betrieben werden.

Das Hauptamt befindet sich mit dem General-Telegraphenamt in demselben Gebäude, worin bis zu Beginn dieses Jahres auch noch die Geschäftsräume der früheren Telegraphendirektion untergebracht waren. Durch die Vereinigung der letzteren mit der Ober-Postdirektion sind für das Hauptamt Räume verfügbar geworden; indessen haben sich die Uebelstände, welche sich aus der ursprünglich für zu kleine Betriebs-

verhältnisse berechneten Anlage ergaben, noch nicht völlig beseitigen lassen. Der Betrieb wird dadurch erschwert, daß man bei dem massenhaften Wachsthum des Verkehrs genöthigt gewesen ist, mehrere kleine, theilweise ziemlich entfernt von einander liegende Zimmer als Apparatensäle zu verwenden. Es ist die Absicht, in dieser Hinsicht umfassende Abhülfe durch einen Um- und Erweiterungsbau eintreten zu lassen, bei welchem namentlich die Herstellung neuer geräumiger Apparatensäle und deren thunlichste Verlegung in das Erdgeschoß ins Auge gefaßt ist. Der Herr Geheime Regierungs- und Baurath Kind ist deshalb zum Behuf des Studiums der bezüglichen englischen Einrichtungen von Sr. Excellenz dem Herrn General-Postmeister vor Kurzem nach London entsendet worden.

Treten wir in das bekannte Eckhaus der Französischen und Ober-Wallstraße durch die der Ecke zunächst gelegene Thüre ein und wenden uns in die rechts gelegene Depeschenannahme. Dieselbe ist Tag und Nacht geöffnet und selten ganz leer von Depeschen-Aufgebern. Mehrere Reihen von Pulten bieten dem Publikum Gelegenheit, die Telegramme an Ort und Stelle aufzuschreiben und es kommt oft genug vor, daß ihre Zahl für die Schreiblustigen nicht ausreicht. Dann drängt es um die fünf Schalter herum, hinter denen ebensoviel Beamte nicht schnell genug all den verschiedenen Anliegen der Korrespondenten gerecht werden können. Da schwirrt Frage und Antwort bald in dieser, bald in jener Sprache hinüber und herüber, Telegraphen- und Postwerthzeichen werden verkauft, erstere an große Bankhäuser oft im Betrage von mehreren hundert und tausend Mark, telegraphische Postanweisungen werden aufgegeben und ausgezahlt, amtslagernde Depeschen ausgehändigt.

Die Zahl der aufgegebenen Depeschen beträgt täglich mehr als tausend, die tägliche Einnahme an Depeschengebühren ergab im abgelaufenen Halbjahr durchschnittlich 2500 Mark, welcher Satz im Monat Mai bis auf 2900 Mark sich steigerte. Hierzu traten noch die von der Kölnischen und Magdeburgischen Zeitung für zeitweilige Ueberlassung einer bz. zweier Leitungen zu zahlenden Summen.

Von den aufgegebenen Depeschen ist fast der fünfte Theil nach dem Ausland gerichtet, ein Beweis für die regen Beziehungen, welche Berlin über die Reichsgrenzen hinaus unterhält. Dasselbe Verhältniß wiederholt sich bei den abrechnungspflichtigen (d. h. den mit dem Auslande gewechselten) Depeschen; von den durchschnittlich 1085 Depeschen, welche im ersten Halbjahr täglich beim Hauptamt verarbeitet wurden, waren gegen 2000, also gleichfalls beinahe der fünfte Theil, abrechnungspflichtig. Rechnet man hierzu die zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn gewechselten, nicht abrechnungspflichtigen Telegramme, so wird sich das Verhältniß 1 : 5 herausstellen.

In dem anstoßenden Zimmer sind mehrere Beamte mit Aufstellung der statistischen Nachweisungen und der zur Abrechnung mit den hiesigen 9 Bahn-Telegraphenämtern erforderlichen Unterlagen beschäftigt. Von diesen Bahnämtern wurden dem Hauptamt zur telegraphischen Beförderung im Monat Juni über 7500 Telegramme zugeführt, welche Zahl beinahe volle 25 pCt. aller beim Hauptamte aufgegebenen Telegramme ausmacht*). An dieses Zimmer schließt sich das Kassenzimmer.

Ebenfalls im Erdgeschoß desselben Flügels befinden sich die Räume für die Ausfertigung und Abgabe der angekommenen, für Berlin bestimmten Depeschen,

*) Von den Bahnämtern entstammen jedoch nur etwa 6 pCt. der sämmtlichen bei den Reichs-Telegraphenämtern Berlins aufgegebenen Telegramme.

deren Adressaten innerhalb des dem Hauptamt zugewiesenen Bestellbezirkes wohnen. Die Zahl dieser Depeschen betrug in den verflossenen 6 Monaten dieses Jahres täglich im Durchschnitt 960 Stück, zu deren Bestellung 84 Boten vorhanden sind, die außerdem auch verschiedene Dienstleistungen in den Büreaus zu besorgen haben. Außerdem muß aber auch noch in ausgedehntem Maße auf die Beschäftigung von Eilboten, welchen die Bestellung gegen stückweise Bezahlung übertragen wird, zurückgegriffen werden.

Zur Vermittelung des Depeschenverkehrs zwischen dem Hauptamt einer- und den Aemtern in der Börse, am Brandenburger- und am Potsdamer-Thor andererseits dient besonders die diese vier Aemter verbindende pneumatische Rohrleitung, deren Betrieb durch die im Kellerraum aufgestellte Dampfkesselanlage vermittelt wird.

Gegenwärtig sind die Tage auch dieser Einrichtung aus der alten Zeit gezählt. Mit der Inbetriebnahme der neuen großartigen Luftdruckanlagen wird der alte Rohrstrang außer Benutzung treten. Selbstverständlich wird sich dann der ganze pneumatische Verkehr bei Weitem bedeutender und umfangreicher gestalten als jetzt, wo die Zahl der vom Hauptamt aus durch Luftdruck beförderten Depeschen sich auf monatlich gegen elftausend beläuft.

Aus dem Erdgeschoß, in dessen östlichem Flügel noch ein Theil der Büreaus des Hauptamtes untergebracht ist, verfügen wir uns in das zweite Stockwerk, dessen nach der Französischen Straße zu liegender Flügel das Reich der Telegraphengehülfinnen umschließt. Dieselben, augenblicklich hundert an der Zahl, versehen ausschließlich den Dienst an 34 Stadtleitungen, sowie an 18 Omnibus- und kleineren Leitungen im sogenannten internen Saale, außerdem im Indo-Saal 15 Leitungen gleichen Ranges und im kleinen Hughes-Saal die nach Dresden, Leipzig, Stettin und Görlitz führenden Leitungen am Hughes-Apparat.

Der telegraphische Verkehr zwischen dem Hauptamt und mehreren der Stadtämter ist ein ziemlich bedeutender, nach einigen führen zwei und drei Leitungen z. B. Potsdamer Thor, Stettiner Bahnhof, Börse, Kommandantenstraße u. a.

Für diejenigen Depeschen, welche zwischen zwei Stadtämtern gewechselt werden und das Hauptamt nur im Durchgang berühren, gilt als Regel, daß die betreffenden Leitungen hier auf Uebertragung gelegt und die Depeschen von den betheiligten Aemtern direkt ausgetauscht werden. Zu diesem Zweck sind in dem gedachten Saale 6 Paar Relais als Uebertragungssysteme aufgestellt, die es ermöglichen, daß jede Depesche von dem überwachenden Beamten mitgelesen und so der Gang der Korrespondenz sorgfältig geregelt werden kann.

Auf der anderen Seite des Korridors befindet sich der mit 30 Apparaten älterer Konstruktion ausgestattete Morse-Uebungssaal, an den wohl mancher Leser dieser Zeilen mit Schrecken zurückdenken wird. Hier hat er sich durch monatelanges täglich mehrstündiges Ueben das Morse-Alphabet und die Fertigkeit, die Taste flott und fest zu handhaben, angeeignet, hier haben sich ihm die Geheimnisse des Stromlaufs in Form vielgestaltiger, anscheinend unentwirrbarer Linienknäuel geoffenbart und fröhlich hat er diesem Raum den Rücken gekehrt, wenn er mit dem schwer errungenen Fähigkeitszeugniß zur Verwaltung einer vereinigten Verkehrsanstalt in der Tasche sich wieder dem heimischen Postamt zuwenden konnte.

Die Ausbildung der Postbeamten im Telegraphendienste schreitet rüstig vorwärts, in den letzten Monaten sind deren wieder 30 nach bestandener Prüfung entlassen worden, und für den Spätherbst steht die Einrichtung eines neuen Kursus in Aussicht.

Neben diesem Zimmer liegt der kleine Hughes-Saal, in welchen die von Gehülfinnen bedienten, mit Hughes-Apparaten betriebenen Leitungen eingeführt sind.

In demselben Stockwerk hat noch eine wichtige Dienststelle ihre Stätte, das Abrechnungsbüreau, in welchem die auf den internationalen Leitungen verarbeiteten Telegramme zur Eintragung in die Nachweisungen gelangen: ein mühseliges zeitraubendes Geschäft bei der peinlichen Sorgfalt, mit der diese den Abrechnungen mit den betheiligten ausländischen Verwaltungen zu Grunde zu legenden Eintragungen bewirkt werden müssen, und bei den mancherlei Schwierigkeiten, die sich dem in Folge von Verstümmelungen der Ortsnamen, verschiedenartiger Auffassung der über die Wortzählung erlassenen Bestimmungen u. s. w. entgegenstellen. Selbst bei der jetzigen überall geringen Korrespondenz gelangen doch täglich gegen 2000 Telegramme zur Notirung, woraus zu ermessen ist, wie hoch der durch Aufhebung der früheren Kontrolämter dem Hauptamt entstandene Arbeitszuwachs veranschlagt werden muß. Dies hindert jedoch nicht, die erwähnte Maßregel als einen wahren Fortschritt für den Depeschenverkehr mit dem Auslande zu erkennen und zu würdigen. —

Zu den wichtigsten Betriebsstellen gelangen wir im dritten Stockwerk, zu dem internationalen und dem großen Hughes-Saal.

Beim Eintritt in diese beiden nach Süden und Westen sich erstreckenden, rechtwinklig an einander stoßenden Räume empfängt uns ein knarrendes, summendes Geräusch, als ob wir einen Fabrikraum beträten. Dasselbe rührt her von den neunzehn Typendruckapparaten von Hughes, welche rechts vom Eingang in zwei Reihen aufgestellt sind und deren Zahl, weil bereits unzulänglich, in nächster Zeit einer Vermehrung entgegensieht. Dieser Saal ist recht eigentlich der Mittelpunkt des ganzen Betriebes; hier wird mit den ausländischen Hauptstädten, Paris, Petersburg, London, Brüssel, Amsterdam, Wien, München, Mailand, Warschau, Riga, Pesth, Prag, und mit den deutschen Handelscentren Köln, Frankfurt a. M., Breslau, Hamburg, Bremen, Königsberg, zum Theil in zwei und drei Leitungen gearbeitet. Hier tritt dem Besucher das Großartige der Telegraphie am lebhaftesten vor das Auge; mittels weniger Griffe in die Tasten verständigt man sich mit den korrespondirenden Aemtern, Rede und Gegenrede kommen mit Gedankenschnelle in Form gedruckter Worte zum Vorschein.

Durch erfolgreiche Versuche zwischen dem Hauptamt und Breslau, sowie zwischen der hiesigen Börse und Hamburg ist die Verwendbarkeit des Hughes-Apparats zum Gegensprechen glänzend dargethan; die Aufgabe der Uebertragung zwischen zwei mit Hughes-Apparaten betriebenen Leitungen ist durch die von Hefner-Alteneck'sche Vorrichtung an den mit Krajewski's mechanischer Selbstauslösung versehenen Apparaten auf eine neue Art als glücklich gelöst zu betrachten. Die seit längerer Zeit beim Hauptamt angestellten Versuche haben gezeigt, daß mittelst dieser Uebertragung Aemter, wie Halle a. S. und Königsberg, anstandslos mit derselben Uebertragungsbatterie und ohne Ausgleichung der bedeutenden Unterschiede des Leitungswiderstandes zusammen gearbeitet haben, bz. daß von hier aus gleichzeitig nach beiden Seiten gut gesprochen worden ist. Sogar drei Leitungen von sehr verschiedenem Widerstand sind auf denselben Apparat gelegt worden und die drei Endämter haben ihre Korrespondenz unter sich und mit dem Hauptamt glatt abgewickelt. Dies dürfte für die gleichzeitige Beförderung langer Depeschen nach verschiedenen Aemtern (vielleicht bei Einführung der nächtlichen Zeitungskorrespondenz) von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit sein.

Jedenfalls wird auch der für die nächste Zeit bevorstehende Versuch, die neuen Kabelleitungen zwischen hier und Halle a. S. mit dem Hughes-Apparat zu betreiben, denselben günstigen Erfolg haben, wie der jetzige Morse-Betrieb, der einen überaus erfreulichen Fortgang nimmt. Mit 15 Meidinger-Elementen wird bis Halle, mit 20 bis Leipzig unter Anfügung einer oberirdischen Leitung Halle-Leipzig vorzüglich auf Morse gearbeitet, ohne daß irgend welche besondere Vorrichtungen hierbei angebracht worden wären. Hingegen wird mit Erfurt, Frankfurt a. M. und Nürnberg unter Einschaltung von Uebertragungen in Halle korrespondirt.

Das Zimmer, in welches vorläufig fünf Kabelleitungen eingeführt sind, stößt an den großen Hughes-Saal; das Zimmer, worin die Messungen der Kabel ausgeführt werden, liegt im zweiten Stockwerk.

Schreiten wir aus dem Hughes-Saal nach dem großen internationalen Saal, so fesselt unsere Aufmerksamkeit zunächst der Thür der Blitzableiter für sämmtliche Leitungen, einige wenige ausgenommen: bei gewitterreicher Zeit bietet er oft einen wunderbar schönen Anblick. Die elektrischen Entladungen treten massenhaft nach Zahl und Stärke auf, manchen Tag werden zehn und zwölf Ableitungsröllchen zerschmolzen und eben so viele Apparate dadurch vor schwerer Beschädigung durch die Blitzschläge bewahrt, mehrmals schon haben besonders heftige Schläge die starke Glasscheibe vor dem Blitzableiter, die denselben wie ein riesiges Uhrglas bedeckt, zertrümmert und Feuerstrahlen bis weit in den Saal hinein geschleudert.

Von hier gelangen wir zu dem General-Umschalter, von wo aus man beide Säle übersehen kann. Dieser Platz ist so zu sagen die hohe Schule für die Aufsichtsbeamten. An diesen Umschalter mit seinen 96 senkrechten und 36 waagerechten Schienen mit 3456 Stöpsellöchern tritt der junge Beamte nur heran mit Ehrfurcht und einem unbestimmten Grauen vor dem heillosen Wirrwarr, den eine unkundige Hand durch unrichtiges Einstecken der Stöpsel und demgemäß falsche Schaltung der Leitungen auf Apparat oder Verbindung derselben unter sich anzurichten vermag. Neben diesem großen Umschalter befinden sich kleinere, um bestimmte Leitungen auf Hughes-Apparate legen oder nach der Börse geben zu können, sowie die zugehörigen Batterien auf die betreffenden Apparate zu schalten.

Zu solchen Zeiten, wo in Folge von gewaltigen Naturereignissen umfangreiche Störungen des deutschen Leitungsnetzes eintreten, wie z. B. im März dieses Jahres, ist der große Umschalter die Operationsbasis des Ober-Aufsichtsbeamten, von wo aus er rettet, was zu retten ist, d. h. aus kleinen unverschrt gebliebenen Leitungsstrecken möglichst zusammenhängende Leitungen nach den Hauptplätzen kombiniren läßt, eine Arbeit, bei der allerdings eine ganz gründliche Kenntniß nicht nur des Leitungsnetzes, sondern auch sämmtlicher Einführungs- und Untersuchungsstationen die erste Bedingung ist. Bei den eben erwähnten großartigen Störungen durfte das Hauptamt einen nicht kleinen Theil des von Sr. Excellenz dem Herrn General-Postmeister öffentlich der Pflichttreue und Umsicht der betheiligten Beamten gespendeten Lobes sich zu Gute schreiben, da in der That besonders die Eingrenzung der Fehler — eine bei so großer Zahl derselben ausnehmend schwierige Arbeit — mit der äußerstmöglichen Schnelligkeit und Sicherheit vor sich ging.

Die zu diesem Zweck vorhandenen Meßinstrumente befinden sich dem großen Umschalter gegenüber vor dem breiten Querfenster, dessen Licht die Schwankungen der Magnetnadeln genau zu verfolgen erlaubt. Zu den komplizirteren Messungen,

z. B. Vergleichen einzelner Batterien und Elemente, stehen dem Hauptamt noch feinere Instrumente zur Verfügung.

Von hier aus betreten wir den internationalen Morse-Saal. In demselben münden die Leitungen nach Riga, Warschau, Malmö, Kopenhagen, Prag, Pest, nach Baiern, Württemberg, Italien, London über Borkum und noch eine größere Anzahl von Leitungen zweiter Klasse für den großen internen Verkehr. Im Hintergrunde dieses Saales befindet sich der sogenannte Halbmond, ein großes Fachwerk, in dessen zahlreichen Fächern sämmtliche Durchgangsdepeschen, nach den Leitungen und Beilagenummern geordnet, untergebracht werden, nachdem sie von eigens hierzu bestimmten Beamten auf richtige Instradirung und Abtelegraphirung geprüft worden sind.

Dies ist immerhin ein bedeutendes Stück Arbeit, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die tägliche Durchschnittszahl der beim Hauptamt verarbeiteten, d. h. der angenommenen und abtelegraphirten, der angekommenen und durch Boten bestellten, durch den Stadttelegraphen abgegebenen oder durch Pneumatik weiterbeförderten, der aufgenommenen und abtelegraphirten, sowie der übertragenen und zur Kontrole mitgelesenen Depeschen sich auf 15,000 beläuft.

Auf demselben Flügel in einem Quergebäude liegt der Indo-Saal, in welchem außer 15 nach Osten führenden Leitungen die beiden indischen Leitungen, Nr. 8 und Nr. 60, des Leitungsverzeichnisses eingeführt sind. In der letzteren arbeiten der Regel nach London und Kertsch (im südlichsten Rußland) mittelst der feinsten Aufnahme- und Uebertragungsapparate direkt zusammen, welche von der Firma Siemens und Halske besonders zu diesem Zweck gefertigt worden sind. Ein Viertelstündchen an diesen Apparaten zu stehen, ist eine Freude für jeden Telegraphenbeamten; wenn irgendwo, so wird ihm hier der hohe Beruf der Telegraphie zum Bewußtsein gebracht.

In einem Vorraum dieses Saales befinden sich außer einem kleinen Theil der Batterien des Hauptamts diejenigen, welche die indischen Leitungen speisen; letztere sind Siemens-Elemente, bei welchen als Diaphragma pergamentirte Papiermässe verwendet wird. Sie liefern einen sehr konstanten Strom, sind aber höchst umständlich zu reinigen und zu erneuern. Die Batterien des Hauptamts, über 4000 Elemente zählend, sind mit der ebenerwähnten Ausnahme in Dachräumen über dem großen Hughes-Saal untergebracht. Sie bestehen aus Meidinger-Elementen ohne Scheidewand; nur 300 Bunsen-Elemente sind für Hughes-Leitungen im Gebrauch. Daß diese bedeutenden Elektrizitätsquellen die sorgsamste Pflege beanspruchen und genießen, ist selbstverständlich. In hellen Räumen sind sie so aufgestellt, daß jedes einzelne Element deutlich sichtbar und sein Zustand leicht erkennbar ist; in Folge dessen kommen Batteriestörungen im Verhältniß zu der großen Zahl der Elemente im Ganzen sehr selten vor.

Nachdem wir im Vorübergehen noch einen flüchtigen Blick in die Werkstatt, wo drei Mechaniker mit der Wiederherstellung leicht beschädigter Apparate beschäftigt sind, und in den großen Depeschenboden geworfen haben, wo das ungeheure Telegramm-Material des Hauptamts aufbewahrt wird, bis es den Weg zur Papiermühle antritt, haben wir unsere Wanderung durch die Räume des Hauptamts beendet.

Die Zahl der demselben zugetheilten Beamten und Gehülfinnen beträgt augenblicklich 440, von denen jedoch nur vier Fünftheile im praktischen Dienste beschäftigt sind. Der Rest wird in Anspruch genommen für die Aushülfe bei den vorgesetzten

Behörden, bei den Verkehrsanstalten des Bezirks, sowie für die dem Amt obliegenden Büreauarbeiten.

Wenn diese Zeilen dazu beigetragen haben, denjenigen, die das Haupt-Telegraphenamt nicht aus eigener Anschauung kennen, einen Begriff von seiner Einrichtung und seinem großartigen Verkehr zu geben, so haben sie ihren Zweck erfüllt.

---

81. Die chinesische Telegraphenschule in Foochow.

Aus einem Berichte des Kaiserlich deutschen Konsuls in Amoy über die in Foochow (China) gegründete Telegraphenschule für Chinesen, welchem ein Artikel des Foochow Herald (Juni 1876) zu Grunde liegt, ist zu ersehen, daß auch die chinesische Regierung beabsichtigt, in Zukunft die Telegraphie innerhalb ihres Bereiches selbst in die Hand zu nehmen. Der Bericht spricht sich wie folgt aus:

Die Telegraphenschule in Foochow wurde am 1. April d. J. ins Leben gerufen und zwar durch einen Vertrag zwischen den Provinzialbehörden Fohkiens und der Großen Nordischen Telegraphenkompagnie. Die Aufgabe derselben ist, Chinesen in der Telegraphie so zu unterrichten, daß sie in den Stand gesetzt werden, Telegraphenlinien in dem Reiche einzuführen.

Der Organisationsplan für diese Schule war den chinesischen Behörden unterbreitet und von ihnen genehmigt worden. Die Zahl der Schüler hatte man ursprünglich auf vierzig beschränkt. Bei einer der Aufnahme in die Anstalt voraufgehenden Prüfung wurde indeß eine weit größere Anzahl vorgestellt.

Von den Aufzunehmenden wurde eine gewisse Kenntniß der englischen oder der französischen Sprache in der gesprochenen und geschriebenen Form gefordert, sowie ein Vertrautsein mit den Elementen der gewöhnlichen Lehrgegenstände.

32 Schüler wurden schließlich aufgenommen, von denen 28 des englischen mächtige, Schüler der Hong-Kong Central-School, 4 des französischen mächtige, Zöglinge der Arsenal-Schule waren.

Die Anstalt zerfällt in 2 Abtheilungen, in eine für die Ausbildung von Telegraphen-Ingenieuren und eine andere für die Ausbildung von Telegraphisten und Instrumentenmachern.

Die Zöglinge erhalten sowohl die nöthige praktische Unterweisung, als auch Unterricht in der Mathematik 2c. Es wird bezweckt, sie zu befähigen, Landlinien in China zu bauen und schließlich in Betrieb zu setzen, ohne dabei auf fremde Hülfe angewiesen zu sein, oder wenigstens, ohne daß die Anwesenheit von Fremden im Inlande nöthig wird. Das Institut steht unter der unmittelbaren Leitung des Ausschusses für den fremden Handel und des Gouverneurs Ting, welcher Letztere demselben ein reges Interesse zuzuwenden scheint.

Es wird beabsichtigt, halbjährliche Prüfungen abzuhalten, nach deren Ausfall dann die Zöglinge, welche alle eine monatliche Remuneration von der Regierung empfangen, befördert und belohnt werden sollen, je nach dem Grade ihrer Befähigung.

Ein Beamter hat die Aufsicht über die Mitglieder der Anstalt und sorgt für die Aufrechterhaltung strenger Disziplin; alle wohnen in einem Gebäude in der Nähe des Telegraphenbüreaus, welches von der Regierung erworben ist.

Der fremde Direktor der Anstalt ist, wie man versichert, seit ihrer Inauguration beständig mit der größten Höflichkeit von den Beamten behandelt worden, auch haben die letzteren allen zweckmäßigen Vorschlägen, betreffend Verwaltung, Ankauf der nöthigen Instrumente, Bücher 2c., stets eine bereitwillige Zustimmung ertheilt.

Da die Chinesen eine bedeutende Quantität von Instrumenten und von Material, welches für die Foochow-Amoy-Linie*) bestimmt war, sowie die Telegraphenstation in Foochow übernommen haben, so hat man reichliches Material zur Verwendung in der Schule.

Drei Beamte der Kompagnie sind als Lehrer angestellt worden und die Oberaufsicht führt der Direktor der Kompagnie, Herr Henningsen.

Wir hören, daß der Gouverneur beabsichtigt, am Ende d. J. eine Anzahl der besten Zöglinge nach England und Dänemark zu senden, und sie dort einen vier- oder fünfjährigen Kursus in den Telegraphenfabriken durchmachen zu lassen, um ihre Ausbildung zu vervollständigen.

Der Vertrag mit der Telegraphenkompagnie über Fortführung der Schule ist nur für ein Jahr abgeschlossen, indessen steht zu hoffen, daß die Chinesen die Nützlichkeit des Experiments einsehen und den Termin weiter hinausrücken werden.

---

82. Zur Kenntniß Mikronesiens.

(Nach Reiseberichten Deutscher Kriegsschiffs-Kapitäne.)

Die Inselwelt des großen Ozeans ist schon wiederholt in diesen Blättern zum Gegenstande der Darstellung gemacht worden. Dabei haben vorzugsweise die politischen, wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse derjenigen Inselgruppen, welche mit dem Gesammtnamen Neuseeland, Polynesien und Melanesien bezeichnet werden, eingehende Beachtung gefunden, weil sie entweder wegen ihrer Größe und natürlichen Hülfsquellen oder wegen ihrer centralen Lage zwischen dem fernen Westen und Osten hauptsächlich berufen erscheinen, im Weltverkehr eine bedeutendere Rolle zu spielen. Die Inseln, welche man unter der Bezeichnung Mikronesien zusammenfaßt, sind dagegen bei ihrer geringeren Bedeutung von der Besprechung an dieser Stelle bisher ausgeschlossen worden.

Die Erforschung eines Theiles von Mikronesien hat S. M. Schiff »Hertha« unter dem Kommando des Kapitains zur See Knorr jüngst sich zur Aufgabe gestellt. In der Zeit vom 18. Dezember 1875 bis zum 12. März 1876 unternahm die »Hertha« von Yokohama aus, wo sie seit dem 25. September dauernd verweilt hatte, eine Forschungsfahrt nach den Bonin- und Marianen-Inseln, ferner nach dem mittleren und westlichen Theile des Carolinen-Archipels bis zu der Palaugruppe, und von da wieder zurück bis Yokohama. Auf dieser Reise hat Kapitain Knorr

---

*) Nach der Anzeige des Kaiserlichen Konsuls in Amoy sind die Arbeiten zur Herstellung der projektirten Telegraphenlinie Amoy-Foochow aufgegeben worden und hat die Große Nordische Telegraphengesellschaft auf die ihr für diese Linie ertheilte Konzession gegen Gewährung von Entschädigung Verzicht geleistet.

viele neue und wichtige hydrographische Forschungen, unter Anderem auch genauere Positionsbestimmungen mehrerer Inseln angestellt, daneben aber auch sehr interessante Notizen über Land und Leute dieser Inselwelt und über die dort lebenden Europäer gesammelt, welche unsere im Ganzen noch ziemlich dürftige Kenntniß jener Insel-Archipele wesentlich bereichert und erweitert und so manche bisherige falsche Vorstellung über dieselben berichtigt.

Indem wir der interessanten Darstellung des Kapitains Knorr*) im Wesentlichen folgen, schicken wir nur voraus, daß Mikronesien aus drei größeren Archipelen besteht. Davon zerfällt der östliche wieder in zwei Abtheilungen, welche die Geographen die Gilbert- und die Marschall-Inseln nennen; auf ihn folgt im Westen der große Archipel der Karolinen und nördlich von diesem derjenige der Marianen (Ladronen), an welchen sich nördlicher noch eine Zahl von kleinen Inseln und Gruppen anreiht, von denen die Gruppe der Bonin-Inseln die bedeutendste ist.

Die Bonin-Inseln.

»Die den unverkennbaren Charakter des Eruptionsgesteins tragenden Inseln der Bonin-Gruppe machen mit ihren steil aus der See, theils zu nicht unbeträchtlicher Höhe (ungefähr 3 — 400 Meter) aufsteigenden, oft überhängenden und zerrissenen, schwarzen Felswänden, deren Gipfel mit niedrigem aber dichtem Pflanzenwuchs bedeckt sind, einen eigenthümlich unwirthlichen und rauhen Eindruck. Auch die in Port-Lloyd (auf der Peel-Insel) befindlichen Ansiedelungen mildern nicht die Wildheit dieser Scenerie, weil die wenigen Hütten der einzelnen Ansiedler, hinter Bäumen und Büschen versteckt, unsichtbar bleiben und der Eindruck der Unbehaglichkeit für den Seemann noch dadurch vermehrt wird, daß die hohe Umschließung des den an sich schon kleinen Hafen bildenden Beckens den gewohnten Maßstab für Entfernungsschätzung derartig ändert, daß die Felsen und Riffe noch viel näher erscheinen, als sie es in Wirklichkeit sind. In den Schluchten zwischen den steilen Felswänden wird der üppigste Pflanzenwuchs von zahlreichen Wasserrinnen genährt; auch habe ich größere Thaleinschnitte mit guten Weideplätzen und ansehnlichen Bächen angetroffen, wo zweifellos lohnender Ackerbau getrieben werden kann.

Während noch vor 13 Jahren eine ungefähr 60 Köpfe starke japanische Kolonie auf der Bonin-Gruppe vorhanden war, welche der damaligen Verwickelungen des Mutterlandes Japan mit den europäischen Mächten wegen sich zurückzog, sind die Inseln jetzt nur von einer aus den verschiedensten Ländern und Nationalitäten zusammengesetzten und im Ganzen 69 Seelen betragenden Ansiedler-Bevölkerung bewohnt, welche mit Ausnahme eines Deutschen, der allein auf der Bailey- (Baily) Gruppe wohnt, sich auf der Insel Peel in Port-Lloyd und dessen nächster Umgebung angesiedelt haben. Abgesehen davon, daß diese Leute anscheinend und auch nach ihrer eigenen Aussage, zufrieden und im besten Einvernehmen unter einander leben, besteht eine weitere Gemeinsamkeit darin, daß ihre Frauen (im Ganzen waren 12 meist schon bejahrte Frauen und 15 Kinder vorhanden) sämmtlich von Inselgruppen des nördlichen Stillen Ozeans — meist von den Karolinen- und Sandwichs-Inseln — herstammen, die Nachkommenschaft sich daher ziemlich gleicht und die Familien-Oberhäupter ohne Ausnahme frühere Seeleute sind; von diesen lebte einer, ein

*) Abgedruckt in »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie, Heft VII. für 1876.«

alter Portugiese, schon 43 Jahre auf der Insel. Die Männer und Kinder sprachen sämmtlich auffallend gutes Englisch, allerdings mit leicht amerikanischer Betonung.

Die Ansiedelungen, welche je nach Größe der Familien aus einer oder mehreren Hütten bestehen, sind zerstreut und immer ziemlich entfernt von einander angelegt, wo immer ein größeres oder geringeres Stückchen Vorland am Fuße des Berges eine, wenn auch bescheidene Bodenkultur gestattete. Letztere beschränkte sich auf Mais, süße Kartoffeln und etwas Gemüse, besonders Kohl und Zwiebeln; außerdem wurden Schweine, Hühner, Enten und Ziegen gehalten. In dem dornigen und schwer zu durchdringenden Dickicht der Berge sind verwilderte Abkömmlinge eingeführter Schweine und Ziegen, sowie Tauben anzutreffen. Auf der nördlich von der Insel Peel gelegenen Insel Buckland sollen auch Rehe vorkommen.

Diese Produkte und der ergiebige Fischfang geben der geringen Bevölkerung nicht blos reichliche Nahrung, sondern ermöglichen auch einen kleinen Tauschhandel mit den gelegentlich hier eintreffenden Wallfischfängern. Ein Schooner vermittelt gelegentlich die Verbindung mit Yokohama, und zwar zum Zwecke des Transports von Rindvieh, welches auf den Bonin-Inseln auf Veranlassung einer amerikanischen Gesellschaft in Yokohama gezüchtet wird. Eine von Japan aus zu vermittelnde weitere Kolonisation würde die Verbindung dieser Insel mit Japan und den übrigen Ländern vermehren.«

Die Marianen

sind eine Kette von Inseln, die sich von 145 bis 146 Grad östlicher Länge und von 13 bis 21 Grad nördlicher Breite 120 Meilen lang in der südlichen Hälfte gegen NNO., in der nördlichen gegen N. ausdehnt.

Die Zahl der Inseln beträgt 15, von denen nur eine, die südlichste, größer, die übrigen klein sind; ihr Flächeninhalt ist etwa 19—20 Quadratmeilen.

Kapitain Knorr schildert diese Gruppe, wie folgt:

»Farallon de Pajaros oder Guy-Rock.

Diese Insel, die nördlichste der Marianen-Gruppe, besteht aus einem nach allen Seiten bis zum Krater regelmäßigen Aschenkegel von 260 Meter Höhe und braungrauer Farbe, dessen Grundfläche einen Durchmesser von ungefähr 1,5 Seem. haben mag und auf ausgebrannten schwarzen Lavafelsen, welche auf dem gehobenen Urgestein lagern, ruht.

Der an der westlichen Seite kaum 200 Meter breite Rand der Lava verbreitet sich etwas mehr an der Südostseite der Insel, wo einige größere Felsblöcke eine, sich in genannter Richtung hinausziehende Landzunge kennzeichnen. Selbstverständlich ziert kein Baum und kein Strauch diesen einsamen Vulkan, dessen am Fuße des Kegels sich fortwährend neu ergänzende heiße Asche und Lava nur von Millionen von Seevögeln (von denen eine kleine Art mit anmuthiger Form und weißem Gefieder uns besonders auffiel) zum bequemen Ausbrüten ihrer Eier benutzt wird. In unzähligen Massen umschwirrten sie uns, ganz furchtlos, beim Landen und bei der Arbeit. Auch hoch oben tummelten sich dieselben Schwärme von Vögeln mit anscheinend besonderer Vorliebe in dem unausgesetzt aus dem Krater aufsteigenden gelbbraunen Rauche.

In dem Innern des Vulkans grollte und donnerte es ununterbrochen, wobei es in Zwischenräumen von ungefähr 10 Minuten mit kanonenschußartigem Knall ohne Unterlaß dichte Wolken von Asche und Steinen ausschüttete; erstere rollte zu unseren Füßen herab, während letztere noch auf weite Entfernung hin das Schiff erreichten.

Saipan oder Sayپan.

Die Insel Saipan hat eine Längenausdehnung von 13 — 14 Seem. in der Richtung NNO. — SSW.; der sich etwas östlich von ihrer Mittellinie hinziehende Höhenzug zeigt nur wenige und mäßig hohe Hügel, welche auf der nördlichen Hälfte von einem jetzt unthätigen Vulkane von ungefähr 500 Meter Höhe merklich überragt werden. Der südliche Theil der Insel ist der flachere; das Land erscheint hier als ein ausgedehntes, sich wellenförmig nach den Hügeln hinziehendes Weideland. Der Strand ist von Baumwuchs eingeschlossen, unter welchem sich die Kokospalme als Zeichen der Nähe der Menschen besonders hervorhebt. Weiter nordwärts reichen die Kokospflanzungen mehr und mehr landeinwärts, bis der Baumwuchs bei dem Hauptorte der Insel, dem höchst armseligen Dorfe Garapang, schon an dem Fuße des Höhenzuges angelangt ist und am Nordende der Insel dichte Waldungen zu bilden scheint.

Die Insel wurde erst im Anfange des vierten Dezenniums dieses Jahrhunderts durch Carolinier bevölkert, deren frühere Wohnsitze, flache Koralleninseln der Carolinen, überfluthet worden und untergegangen waren. Von dem damaligen spanischen Gouverneur wurde ihnen die Insel Saipan als Wohnsitz übergeben, als sie mit ihren Kanoes daselbst anlangten. Somit gehören die jetzigen ungefähr 700 Seelen zählenden eigentlichen Einwohner Saipans zum überwiegend größten Theile der Race der Carolinier an, während seit Kurzem deportirte Verbrecher (oder zur Deportation Verurtheilte) und eine kleine Truppenabtheilung von 3 Offizieren und 47 Mann zur Bewachung derselben hinzugetreten sind.

Tinian oder Buenavista.

Die Insel Tinian ist von ähnlicher Küstengestaltung wie Saipan, doch etwas kleiner und flacher, obwohl die dunklen Lavafelsen der überall steilen Küste den vulkanischen Ursprung der Insel deutlich erkennen lassen. Fast die ganze Insel ist Weideland, hier und da mit niedrigem Gebüsch bewachsen; seit langen Jahren war sie auch lediglich zur Viehzucht für die übrigen Inseln benutzt. Das Fleisch wird in Streifen zerschnitten und getrocknet versandt und soll sich lange kräftig und wohlschmeckend erhalten. Auch die ungefähr 200 Seelen betragende Einwohnerschaft Tinians sind fast sämmtlich Carolinier, nur wenige Familien der Chamorros (so nennen die Spanier die eigentlichen Ureinwohner der Marianen) sollen sich unter ihnen befinden. Auch auf der nicht großen Insel Rota, wo jetzt 70 Verbrecher untergebracht sind, sollen früher 250 Chamorros gewohnt haben. Die Insel Aguijan ist nicht bewohnt.

Die wichtigste und größte Insel der Marianen-Gruppe, Guam Guajan, hat in der Richtung NNO.—SSW. eine größte Längenausdehnung von 27 Seem. bei einer durchschnittlichen Breite von 9 Seem. in ihrer südlichen und von 5 Seem. in ihrer nördlichen Hälfte. Entgegen den hohen, steilen und kleineren nördlichen

Inseln der Marianen, ist Guam wie Saipan und in geringerem Maße auch Tinian von Korallenriffen eingefaßt und hauptsächlich an den Stellen, wo die Küste flach in die See eintritt. Bei Guam ist dies ganz besonders an der Küste ihrer südlichen Hälfte der Fall und hier auch wieder am bedeutendsten in der Nähe von Agaña und an der SW.-Spitze der Insel. Es sind dies eben die flachsten Theile der Inselküste, wo meistens schöner Sandstrand oder Wiesengrund zu dem Meere führt, während die übrigen Theile, und vor Allem der nordöstliche Theil, welcher zumeist den ewigen Anprall der durch den Nordost-Passat getriebenen Wogen des Stillen Ozeans auszuhalten hat, auch hierzu durch eine steile schroffe Felswand am ehesten befähigt ist. Hohe Berge hat Guam nicht aufzuweisen; nahe der Westküste der südlichen Inselhälfte zieht sich ein Bergrücken von mäßiger Höhe vom Südende der Insel bis nach Agaña, während die nördliche Hälfte nur durch einen einzigen Hügel von ungefähr 200 Meter Höhe gekennzeichnet wird. Wenn daher auch nicht malerisches Gebirgsland der Insel Reize verleiht, so hat doch die Natur im Uebrigen das Land reichlich geschmückt. Trefflicher Boden, zahlreiche Wasserläufe und Bäche und ein tropisch gleichmäßiges und gemäßigtes Klima lassen überall einen herrlichen Pflanzenwuchs gedeihen; bis zum Kamm und selbst an den hin und wieder steilen Wänden des Höhenzuges geben die Kokospalmen, Brodfrucht, Sagobäume, Bananen und Apfelsinen den Menschen mühelos Nahrung, und ausgedehnte Wiesen dem ziemlich zahlreichen Viehstande gute Weide, während am Fuße der Hügel in den Ebenen die freilich nur spärlich anzutreffenden, mit Reis, Mais, süßen Kartoffeln rc. bebauten Felder den deutlichen Beweis geben, wie fruchtbar diese schöne Insel ist und wie lohnend der Ackerbau hier sein müßte.

Der Hafen von San Luis d'Apra wird durch eine in der Richtung NW. z. W. sich erstreckende Halbinsel Orote gebildet, welche höher wie das umliegende Land, an ihrer felsigen Südküste steil in die See abfällt und, im Verein mit der Küste der Insel, die nach Süden zu spitz zulaufende Bucht einschließt.

Rindfleisch, Hühner, Eier u. s. w. sind in San Luis d'Apra in hinreichender Menge zu beschaffen, während Gemüse u. dergl. nicht zu bekommen war. Der längs dem Strande nach Agaña führende Weg, aus den ersten Zeiten der spanischen Niederlassung herstammend, ist zwar schmal, aber noch recht gut erhalten, und von den Hütten mehrerer Dörfer eingeschlossen.

Agaña selbst, ein Ort von ungefähr 300 Hütten oder Häusern und nahezu 3000 Einwohnern, macht einen ärmlichen Eindruck. Einige wenige steinerne Häuser sind noch aus dem 17. und 18. Jahrhundert und gut erhalten, so das Haus des Geistlichen; die meisten Gebäude sind aber hölzerne Hütten oder Häuser, ungefähr 1,3 bis 1,5 Meter über der Erde auf Balken oder steinernen Pfeilern aufgeführt. Mit Ausnahme eines alten Engländers, der früher auf den Bonin-Inseln gelebt hatte, waren alle Bewohner Eingeborene oder Spanier; früher haben auch zwei Deutsche dort gelebt.

Die Bevölkerung Guajans besteht neben der ungefähr 460 Mann starken Truppenabtheilung und den ihrer Bewachung unterstellten 340 Verbrechern (Deportirten, welche ihrerseits hier, wie auf den anderen Inseln der Marianen für die gedeihliche Entwickelung dieser sonst so schönen und fruchtbaren Inseln und ihrer eingeborenen Bevölkerung hinderlich sind) aus ungefähr 5000 Chamorros.

Die Chamorros von den Spaniern aus dem Worte Kamarou gebildet (wie sich die Bewohner der Insel zur Zeit ihrer Entdeckung von Magalhaens 1521 nannten),

sind die allerdings bereits stark mit anglo-sächsischem und spanischem Blute vermischten Reste der zu jener Zeit sehr zahlreichen Bevölkerung der Marianen. Nach den mir von der zuverlässigsten Quelle, dem seit 24 Jahren die Insel bewohnenden Geistlichen von Agaña und Oberhirten der Marianen, gemachten Mittheilungen sind die Chamorros, entgegen den vielfach darüber gemachten Angaben, weder träge, noch beschränkten Verstandes. Ihr Benehmen und ihre Sittlichkeit soll besonders früher (vor der thatsächlichen Besitznahme durch die Spanier i. J. 1668) sehr rühmlich gewesen sein. In der That bestätigt auch der Eindruck, den diese groß und stark gebauten Leute von heller Gesichtsfarbe (ein helles röthlichgelb, ähnlich dem der Chinesen) und mehrfach röthlich blondem Haar und blauen Augen machen, durchaus diese über ihren Charakter und ihr Verhalten günstige Behauptung.«

Der Carolinen-Archipel besteht aus vielen Inseln, die sich in der Hauptrichtung von W. nach O. ausdehnen und im W. bis an die Philippinen, im N. bis an die Ladronen, im O. bis an die Marschallinseln, im S. bis an Neu-Guinea und Neubritannien reichen.

Ueber die Westgruppe dieses Archipels wird Folgendes berichtet:

»Die Inseln des westlichen Theils des Carolinen-Archipels sind ohne Ausnahme flache Koralleninseln, d. h. Inseln, welche durch allmälige Ausfüllung der zwischen den bis zur Oberfläche emporgewachsenen Korallen bestehenden Lücken und Löcher mit Sand und später mit Erde entstanden sind. Nur die Insel Yap, welche in ihrer Formation mehr der Palaugruppe gleicht, macht hiervon eine Ausnahme. Seltener krönt eine derartig niedrige Insel die oberste Spitze der Korallenbank, welche alsdann jene als Riff noch mehr oder weniger weit umgiebt; gewöhnlich liegen auf den einförmig entstehenden Atollen mehrere Inseln, kreisförmig einen Kessel tieferen Wassers, freilich mit vielen Korallenbänken einschließend. Zu den ersteren einzeln gelegenen Inseln gehören die von S. M. S. »Hertha« besuchten Inseln Sataval, Feys und Yap, während die übrigen Inseln, als die Los Martines (od. Tamatam), Lamotrek, Ifalik, Ulie, Uluti und Matelotas- (oder Ngoli-) Inseln Inselgruppen bilden.

Abgesehen von der größeren und höheren Insel Yap gleichen sich alle anderen Inseln in ihrer Gestaltung und Bildung vollkommen, so daß die Beschreibung einer von ihnen gleichmäßig für alle anderen gilt. Auch die Flächenausdehnung der Inseln ist — abgesehen von den dazwischen liegenden klippenartigen Inselchen — im Allgemeinen nur wenig verschieden. Die Länge der Inseln beträgt nämlich durchweg 2—4 Seem. und die Breite 1,5 Seem. An der Luvseite bilden die, durch das daneben liegende Riff etwas geschützten, aber kaum mit Sand oder mit Erde bedeckten dicht an einander gepreßten Korallensteine eine ungefähr 2—3 Meter über dem gewöhnlichen Meeresspiegel liegende, steilere Wand, zwischen welcher sich die Wurzeln des Manglebaumes festklammern. Dieser nackte Korallenboden, auf dem zu gehen sehr mühsam ist, wird nach der Mitte der Insel hin mehr und mehr durch Sand und etwas bereits gebildete Erde bedeckt, während der Boden der Seeseite der Insel bereits mit kräftigem Rasen bewachsen ist und der weiße Sandstrand sich hier sanft in die See neigt. Während die dem Winde und dem Meersalze mehr ausgesetzte Osthälfte der Inseln hauptsächlich mit großen Manglebäumen und verschiedenen Cacteen bestanden ist, bilden die Kokospalme, der Brodfruchtbaum und eine freilich schlechte Banane den schattigen Wald der westlichen Seite, in dessen Schutz die Hütten der Eingeborenen auf Pfählen in der Nähe des Strandes erbaut sind. Hier verwehrt auch bereits häufig dichtes Unterholz und hoher Bambus das Eindringen, doch

führen Pfade überall längst dem Strande nach den Hütten und dem unwirthlichen östlichen Ufer. Auf allen Inseln trifft man dieselbe Vertheilung des Pflanzenwuchses; das frische ringsherum bis zum Strande hinabreichende Grün hebt sich scharf von dem weißen Sande oder dem weißen Schaum der ewig gegen die Riffe der Luvseite schlagenden Brandung ab. Gelegentlich in der Zeit der westlichen Stürme und Orkane während der Sommermonate werden die flachen Inseln überfluthet; die Männer flüchten sich alsdann in die Bäume und die Weiber und Kinder, welche nicht hinaufgeholt werden können, binden sich an die Stämme fest. Die Hütten und Boote werden durch die See zerschlagen und manches Menschenleben geht bei diesen Ueberfluthungen zu Grunde.

Die Tarrooknollen, die Kokospalme, die Brodfrucht, die Banane und vor Allem die fischreiche See liefern den Bewohnern reichliche Nahrung; als sichtbare Wirkung eines Seeverkehrs tritt mitunter schon der Luxus von Schweinen und Hühnern hinzu. Wasser dagegen wird während der ergiebigen, fast täglichen Regengüsse in Löchern und Cisternen gesammelt und ist daher nur in geringer Menge auf den Inseln vorhanden.

Die Insulaner sind nach Allem, was ich selbst gesehen und erfahren habe, harmlos, gutmüthig und fleißig, von röthlicher, oder auch chokoladenbrauner Hautfarbe, theils heller, theils dunkler schattirt. Die Körperbildung der Männer ist in der Regel hübscher, als die der Frauen; erstere sind von Mittelgröße und meistens muskulös. Ueberraschend ist die hier angetroffene Verschiedenheit der Gesichtsbildung und des allerdings stets üppigen schwarzen Kopfhaares. Erstere ist abstufend vom ausdrucksvollen, selbst schönen kaukasischen Schnitt bis herab zu dem wild-häßlichen Gesichtsausdruck der Malayen und dem brutalen der Neger. Das auf dem Kopf chignonartig zusammengebundene Haar ist dagegen entweder kraus, wie bei letzteren, oder starr und glatt, wie bei ersteren, oder fällt endlich wollig auf die Brust herab. Die Kleidung ist so einfach wie möglich, die Männer tragen ein Band um den Leib, und neben einem Schmuck von grünen Kränzen und Baumrindenstreifen hauptsächlich nur Ohr-, Arm- und Nasenringe, und die Frauen einen von den Hüften bis zum Knie reichenden Rock von Bambusblättern.

Jede Insel einer Gruppe hat ihren besonderen Häuptling, welcher an der Art und dem vermehrten Maße der Tätowirung kenntlich ist. Auf der Insel Yap, die bisher eine durch den Einfluß der Weißen allerdings jetzt im Verlöschen begriffene Art von Oberhoheit über die sämmtlichen anderen Inseln des westlichen Archipels der Carolinen ausübte, sind die Häuptlinge und deren Familienmitglieder außerdem an einer weißen Muschel, welche an einem Handgelenke wie eine Manchette getragen wird, kenntlich. Während hier auch schon zahlreiche alte Musketen, große Messer und dgl. von den Händlern eingeführt sind, besteht die Bewaffnung der Eingeborenen des östlichen Archipels noch hauptsächlich aus Speeren und kleinen Aexten.

Ihre Fahrzeuge, Kanoes, sind sehr sorgfältig und mit Hülfe einer Axt und ohne Nägel gebaut, rudern und besonders segeln vortrefflich. Die mitunter, wie in Yap, mit Holzschnitzereien verzierten Planken, zwischen welche eine geharzte Kokosfaserhaut gelegt wird, sind sorgfältig an einander gefügt, oft gefalzt und dann mit Bastleinen von Fuß zu Fuß zusammengeschnürt. Die Löcher für diese steinhart aufgesetzten Bändsel werden mit Lehm verschmiert und in gleicher Weise die Nähte abgedichtet. Die Segel sind ebenso von Bastgeflecht und von ziemlich dreieckiger Form. Diese Kanoes werden für größere Fahrten so groß gebaut, daß 40 Mann darin

rudern können; ihre Fahrt erstreckt sich bis zu den Marianen und Philippinen. Die Beobachtung der Gestirne außer der Sonne, besonders die des Polarsterns und des Orion, sollen ihnen ohne unsere Instrumente in überraschender Weise genügen. Für die Kanoes wird gewöhnlich neben dem Wohnhaus eine besondere, gleichzeitig als Bauschuppen dienende Hütte errichtet, wo sie auf einer Unterlage möglichst geschützt untergebracht sind.

Yap oder Eap auch Guap genannt. Die Insel Yap unterscheidet sich wesentlich von den übrigen Carolinen durch ihre Größe sowohl, wie auch ihre Bodenbeschaffenheit. Während sie zwar, gleich den übrigen, rings von Korallenriffen umgeben ist, nimmt sie in der Richtung ihrer größten Ausdehnung N. O. z N—SW z S. und mit ihren Anhängen (Riffen und Inseln) eine Länge von über 20 Seem. ein bei einer durchschnittlichen Breite von 5 Seem. Die buchtenreiche nördliche Inselhälfte wird von einem Höhenrücken durchzogen, dessen höchste Erhebungen bis 350 Meter betragen mögen, und in Verbindung mit den vielen und starken Windungen der Küstenlinie die Insel Yap von weitem als drei getrennte Inseln erscheinen läßt.

Während ein dichter Manglewald mit auffallend starken Bäumen überall den Strand einfaßt, reicht in der nördlichen Hälfte tropischer Baumwuchs bis nahe zum Gipfel der höchsten Spitzen, die ihrerseits gute Weideplätze zu sein scheinen. Die südliche Inselhälfte ist ganz flach; nur die Kokospalme ragt dort über dem gewöhnlichen Unterholz merklich hervor. Cobra und Trepang (Holothuria edulis, auch Bêche de mer genannt) sind die Tausch- oder Ausfuhrartikel, gegen welche Handwerkszeug und Waffen geboten werden. Ackerbau scheint hier wenig getrieben zu werden, wenn auch der Boden jeden Anbau zulassen würde.

Trotz des erwähnten Höhenzuges scheinen keine Wasserläufe vorhanden zu sein; nur Cisternen wurden hier gefunden. Sehr sorgfältig aus kleinen Steinen gebaute Straßen, den aus einer Reihe größerer Steine gebildeten Bürgersteig in der Mitte, die mit größerer Sorgfalt gebauten und mit Schnitzerei und Muschelverzierungen versehenen Kanoes und endlich die geschlossen gebauten Dörfer, mit den wohnlichen Hütten und je einem großen Rathhause mit gepflastertem Vorplatze, deuten hier bereits auf größere Entwickelung und besonders auf den Fleiß früherer Geschlechter. Der Einfluß der Weißen soll auf die Arbeitsamkeit der jetzigen Generation thatsächlich verschlechternd einwirken. Fünf Häuptlinge theilen sich in die Herrschaft der Gruppe, und ihnen sind die östlicher gelegenen Carolinen bis einschließlich der Uliegruppe tributpflichtig.

Außer dem Agenten Nash der Hamburger Firma Godeffroy, waren noch zwei andere Engländer als Agenten von zwei weiteren deutschen Kaufleuten und Schiffseigenthümern zur Zeit meiner Anwesenheit in Yap auf dieser Insel anwesend. Das Verhalten der Eingeborenen zu diesen wenigen weißen Ansiedlern ist nach daselbst eingezogenen Erkundigungen im Allgemeinen ein gutes und friedliches zu nennen.«

II. Kleine Mittheilungen.

Die Ausdehnung der unterseeischen Telegraphie. Die Zahl der seit 1850 verlegten unterseeischen Telegraphenkabel betrug Ende 1874 206 Stück, welche eine Gesammtlänge von 80,000 Kilometer darstellten. Von diesen 206 Kabeln sind 61 außer Betrieb gesetzt und 145 noch in gutem Zustande. England und Frankreich sind die beiden Länder, welche die meisten unterseeischen Kabel besitzen. Auf England entfallen 29, auf Frankreich 16. Frankreich und England selbst sind durch 7 Kabel verbunden.

In den Jahren 1850 und 1851 wurden nur zwei Tiefseekabel verlegt. Das großartige Unternehmen war damals noch in seiner Kindheit. 1852 und 1853 wurden acht, 1854 allein sieben, 1855 neun, 1856 und 1857 je eins, 1858 fünf, 1859 dreizehn, 1860 zwölf, 1861 eins, 1862 zwei, 1863 eins, 1864 sechs, 1865 drei, 1866 zehn, 1867 sieben, 1868 zwei, 1869 siebenzehn, 1870 siebenundzwanzig, 1871 sechsundzwanzig, 1873 vierzehn und 1874 dreizehn verlegt.

Unter den längsten dieser Tiefseekabel befindet sich das, welches Irland mit Newfoundland verbindet, mit einer Gesammtlänge von 1920 engl. Meilen, ferner das von Irland nach der Küste von St. Vincent bei Pernambuco mit 1950 und das von Brest nach St. Pierre mit 2570 Meilen. Die Ehre, das längste Tiefseekabel gelegt zu haben, gebührt demnach Frankreich.

Die größte Tiefe der Versenkung der Kabel stellt sich wie folgt:

Das Kabel zwischen Malta und Alexandria liegt in einer Tiefe von 13,800 (engl.) Fuß, das zwischen Irland und Newfoundland 17,700 Fuß, das zwischen Portkurno in England und Lissabon 18,000 Fuß, das zwischen Brest und St. Pierre 11,370 Fuß. Vor dem Jahre 1851, dem Zeitpunkte, wo das erste transatlantische Kabel verlegt wurde, gab es keins von größerer Länge als 350 Meilen.

Nach einmonatlichem Gebrauch riß das erste transatlantische Kabel, ein harter Schlag für das junge Unternehmen. Der Beweis, daß das Weltmeer leitend durchschnitten werden könnte, war jedoch geführt. Die Ehre der Urheberschaft des großartigen Gedankens der transoceanischen Telegraphie gebührt dem geistreichen Amerikaner Cyrus W. Field, welchem der Kongreß der Vereinigten Staaten im Jahre 1864 den Dank der Nation und eine goldene Denkmünze zuerkannte. Bei der Pariser Weltausstellung im Jahre 1867 erhielt er den »großen Preis.«

Erst im Jahre 1870 wurde eine direkte Verbindung zwischen England, Indien, China, Japan und Australien hergestellt. Gegenwärtig braucht nur noch ein Kabel auf dem Grunde des Stillen Oceans verlegt zu werden und der kühne Traum des Cyrus W. Field, die Erde rundum durch einen Gürtel leitend zu umspannen, hat sich erfüllt. Die Gesammtlänge des Kabels durch den Stillen Ocean würde 5540 Meilen betragen; dasselbe würde am passendsten in die 3 Sectionen getheilt: von San-Francisco nach Honolulu 2087 Meilen, von Honolulu nach der Midway-Insel 1164 Meilen und von hier nach Yokohama 2289 Meilen.

Elf neue Kabel sind im Augenblick, wo wir dies schreiben, in Arbeit, in einer Gesammtlänge von 17,000 Meilen. Die größten unter ihnen sind: das, welches

Irland mit Neu-Caledonien (2188 Meilen) verbinden soll, das, welches zwischen Aden und der Mauritius-Insel verlegt wird (2777 Meilen), und das zwischen Honolulu und den Fidschi-Inseln zu verlegende von 2876 Meilen. Die Stärke und Festigkeit der Tiefseekabel hängt von den Tiefen ab, in welche sie versenkt werden, und von der Natur des Bodens, auf welchem sie liegen. Wo starke Strömungen herrschen und felsiger Untergrund ist, müssen dieselben stark und schwer hergestellt werden. Die Kabel der »Anglo-American Company« kosten für den laufenden Kilometer 5000 Frcs. für das Tiefseekabel und 16,000 Frcs. für das Küstenkabel. Die Kabel zwischen England und Holland sind fast ihrer ganzen Länge nach in der Stärke der transatlantischen Küstenkabel gefertigt, weil der Wasserstand in der ganzen Entfernung verhältnißmäßig seicht ist und an keiner Stelle über 30 Faden beträgt. Natürlich sind die Kosten der Herstellung sehr erheblich.

Sechszehn Telegraphenkabelgesellschaften theilen sich in das gesammte unterseeische Netz. Sie besitzen ein Kapital von über 500,000,000 Frcs. Die bedeutendste ist die »Anglo-American Company«, welche fünf Kabel und ein Kapital von 175,000,000 Frcs. besitzt. Die »Eastern Submarine Telegraph Company« hat ein Kapital von 75,000,000 Frcs., die »West-India and Panama Company« von 47,500,000 Frcs., die »Eastern Extension, Australia and China Company« von 41,500,000 Frcs., die »Western and Brazilian« von 33,500,000 Frcs. Die Zeitströmung ist zweifellos auf die Uebernahme der Telegraphen durch die Regierungen der Staaten, durch welche sie gehen, gerichtet. Die ungeheure Ausdehnung der Telegraphenkabel berechtigt zu noch weiter gehenden Erwartungen, daß nämlich eine Vereinigung der Interessen in der Weise zur Ausführung kommen wird, daß die Telegraphen der Welt unter die Kontrole eines internationalen Ausschusses werden gestellt werden.

(Entnommen aus dem »Telegraphic journal«.)

Die Durchstechung der Landenge von Centralamerika, über welche Frage in diesen Blättern schon wiederholt, zuletzt in einem eingehenderen Artikel in Nr. 9 des Postarchivs von 1875 berichtet worden ist, scheint endlich zur Thatsache werden zu wollen.

Nach einer Mittheilung der Kölnischen Zeitung hat der Kongreß von Columbien den Präsidenten ermächtigt, eine Konzession zur Anlage eines Kanals durch die Landenge von Darien, der den Meerbusen von Uraba mit dem von San Miguel verbinden soll, zu ertheilen. Dieselbe ist einem internationalen Syndikat gegeben worden, an dessen Spitze General Türr steht und dessen Ausschuß sich mit den zu diesem Zweck nach Paris entsandten Vertretern von Columbien in Unterhandlung gesetzt hat.

Die Durchstechung soll in zehn Jahren ausgeführt, der Tarif für das gewöhnliche Frachtgut auf 10 Frcs. die Tonne ausgesetzt werden; die Häfen an den beiden Ausläufern des Kanals, sowie die Schifffahrt im Kanal selbst bleiben dem Handelsverkehr sämmtlicher Nationen der Erde, selbst im Falle eines Krieges mit den Vereinigten Staaten von Columbien, freigegeben.

Ein neuentdeckter Arm des Weißen Nils. Die »Times« hat Nachrichten von Oberst Gordon in einer aus Lardo vom 24. Juni datirten Zuschrift erhalten. Aus derselben erhellt, daß der Weiße Nil sich ein wenig südlich vom Albert-Nyanza-See in zwei Arme spaltet. Einer der Arme fließt hinter Lardo nach Khartum, der andere, der neu entdeckte Arm, fließt in nordwestlicher Richtung und vereinigt sich mit einem der sich in den Bahr Gazelle ergießenden Flüsse. Dieser Strom ergießt sich wieder in den Lardo-Khartum-Arm des Nils. Dem Vernehmen nach befinden sich keine Katarakten in dem neu entdeckten Arm des Weißen Nils. In dem alten Arme wird die Schifffahrt durch die Fela-Wasserfälle gehemmt, welche Dampfer verhindern, von Khartum nach dem Nyanza-See zu passiren. Wenn es sich bestätigt, daß der jüngst entdeckte Zweig schiffbar ist, werden Gordon's Schiffe im Stande sein, von Khartum nach dem Nyanza zu dampfen. Sollte dies der Fall sein, so werden sämmtliche von Oberst Gordon errichteten Stationen zwischen Lardo und dem See zwecklos sein und es müßten längs des Bahr Gazelle und des neuentdeckten Arms des Weißen Nils neue Stationen gebildet werden. Oberst Gordon ist jetzt eifrig mit der Lösung dieses Problems beschäftigt. Trotz seines zweijährigen Aufenthalts in einem der tödtlichsten Theile Mittel-Afrikas beklagt sich der Reisende nicht über schlechte Gesundheit. (D. R.-Anz. u. Kgl. Pr. St.-Anz.)

Suezkanal. Am 28. Juni fand die Generalversammlung der Suezkanal-Aktionäre statt, unter Vorsitz des Präsidenten der Gesellschaft Herrn v. Lesseps. Nach dem von Herrn v. Lesseps erstatteten Geschäftsberichte über das Jahr 1875 beliefen sich die Gesammteinnahmen des genannten Jahres auf 30,844,635 Frcs. Dieser Summe stehen die Ausgaben gegenüber mit 29,727,047 Frcs.; es ergiebt sich hiernach den Ausgaben gegenüber eine Mehreinnahme von 1,117,588 Frcs.

Von dieser Summe werden statutengemäß 5 pCt. dem Reservefonds überwiesen mit 55,879 Frcs. Es erübrigen hiernach noch 1,061,709 Frcs. Dieser Betrag wird vertheilt wie folgt:

71 pCt.	den Aktionären	753,813 Frcs.
15 »	dem Khedive	159,256 »
10 »	den Gründern	106,170 »
2 »	den Administratoren	21,234 »
2 »	den Beamten	21,234 »

Die Vertheilung an die Aktionäre ergiebt für jede Aktie den Betrag von 1 Frc. 88 Cts. Dieser Betrag zum halbjährigen Zins von 12 Frcs. 50 Cts. hinzugerechnet, ergiebt per Aktie einen Antheil von 14 Frcs. Herr v. Lesseps bezeichnet den Ankauf der Aktien des Vizekönigs von Egypten durch die englische Regierung als für die Interessen der Gesellschaft förderlich, da frühere Gegner nun an dem Unternehmen Theil nehmen. Seit Eröffnung des Kanals hat dessen Benutzung immer zugenommen. Im Jahre 1870 durchfuhren denselben nur 686 Schiffe, zwei Jahre später stieg die Zahl dieser Schiffe auf 1100; im Jahre 1874 waren es 1400 und im Jahre 1875 1500 Schiffe. (J. d. Ch. d. f. Nr. 27.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

Dr. E. E. Hudemann, Geschichte des römischen Postwesens während der Kaiserzeit. Berlin 1875 bei S. Calvary u. Co., 211 S. kl. Oktav.

Während die Geschichtschreibung sich früher vorwiegend mit den großen politischen Umwälzungen der Völker, den sogenannten Haupt- und Staats-Aktionen, beschäftigte, ist in neuerer Zeit nicht selten die Neigung hervorgetreten, den Schwerpunkt der historischen Forschung auf die Schilderung der Sitten und Gebräuche, der sozialen Zustände und Verhältnisse, kurzum auf die Kulturgeschichte zu legen. Unzweifelhaft wird durch diese Richtung, welcher durch die fortschreitende Sammlung und Erschließung aller auf die Kunde der Vorzeit bezüglichen Denkmäler ein ungemein reichhaltiger und dankbarer Stoff entgegengebracht wird, das Gebiet und der Gesichtskreis der geschichtlichen Betrachtung auf das Wesentlichste und Ersprießlichste erweitert; die urkundlichen Grundlagen werden sorgfältiger und eindringlicher erforscht; die Darstellung gewinnt einen Glanz und eine Farbenfrische, die sie sehr zu ihrem Vortheil von dem trockenen Tone der früheren unterscheiden. Neben so leuchtenden Vorzügen führt die kulturgeschichtliche Richtung indessen auch schwerwiegende Gefahren für die Geschichtsforschung mit sich. Indem sich der Blick des Darstellers wie des Lesers auf eine Fülle an sich anziehender Einzelheiten hinlenkt, erschwert sie es Beiden, die Hauptziele der geschichtlichen Entwickelung, jene ewigen, ehernen großen Gesetze, nach denen sich, nicht blos nach des Dichters Wort, die Kreise des menschlichen Daseins vollenden, fest im Auge zu behalten. Der Kulturhistoriker geräth, wenn er einseitig zu Werke geht, nothwendig in die Gefahr, den lebendig wirkenden Zusammenhang außer Acht zu lassen, welcher den speziellen Gegenstand seiner Forschung mit der gesammten nationalen Existenz der einzelnen Völker unlöslich verbindet; er verliert den Maßstab für die Bedeutung, welche den einzelnen Faktoren des Volkslebens im Verhältniß zur Gesammtentwickelung beizumessen ist, und anstatt durch scharfe Beleuchtung des Einzelnen zur richtigeren Erkenntniß der Kräfte beizutragen, von denen das Ganze bewegt wird, kann es ihm passiren, daß selbst innerhalb des beschränkten Gebietes seiner Einzeldarstellung der eigentlich leitende Gedanke nur unvollkommen und unklar zu erkennen ist.

Der Verfasser der vorliegenden Schrift, Herr Subrektor a. D. Dr. Hudemann in Plön, hat sich mit der Geschichte der römischen Verkehrseinrichtungen bereits früher beschäftigt, indem er im Programme des Plöner Gymnasiums vom Jahre 1866 die Gründung und die historische Entwickelung des römischen Postwesens zum Gegenstande einer besonderen Abhandlung erwählt hat. Er ist der Literatur, welche seitdem der Entwickelung des Verkehrslebens im Allgemeinen*) und der Geschichte des Postwesens im Besonderen**) gewidmet worden ist, mit aufmerksamem Antheile ge-

*) Heinr. Stephan, das Verkehrsleben im Alterthum, in Fr. v. Raumer's historischem Taschenbuch. Vierte Folge. Neunter Jahrgang, 1868.
Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms, Band II.

**) Eugen Hartmann, Geschichte des Postwesens.
Arthur de Rothschild, histoire de la Poste aux lettres, 1873. (Vergl. Postarchiv von 1874 S. 60 ff.)
Jules Wauters, Les postes en Belgique avant la révolution française, 1874 (Postarchiv von 1874 S. 506 ff.).

folgt, und versucht nunmehr, auf die Ergebnisse dieser Vorgänger und auf eine sorgsame Zusammenstellung der in den klassischen Schriftstellern des Alterthums sich darbietenden Quellen gestützt, sowohl die Geschichte als das Wesen und die Aufgaben derjenigen Einrichtung, welche in der römischen Kaiserzeit unter dem Namen des cursus publicus Jahrhunderte hindurch als Zweig und als Werkzeug der Staatsverwaltung bestanden hat, in erschöpfender Darstellung zu entwickeln.

Der Verfasser hat kein Bedenken getragen, die römische Bezeichnung dieses Instituts durch das dem Alterthum fremd gebliebene Wort Post wiederzugeben; er verheißt uns eine Geschichte des römischen Postwesens, und sagt in der Einleitung ausdrücklich, daß das, was wir Postwesen nennen, bei den Römern am gangbarsten cursus publicus genannt worden sei. Wir fürchten jedoch, daß Herr Dr. Hudemann sich bei dieser Verdeutschung des römischen Worts in einem Mißverständniß über das Wesen der römischen Einrichtung befunden hat.

Wenn wir unter dem Ausdrucke Post eine Einrichtung für die Gesammtheit der Nation verstehen, welche in erster Linie den Nachrichtenverkehr, im Weiteren aber auch einen wichtigen Theil des Güter- und des Reiseverkehrs zu vermitteln bestimmt ist, so hat das römische Reich ein Postwesen niemals besessen, und insbesondere hat der cursus publicus niemals den Zweck gehabt, die der Post in unserem Sinne dieses Worts zufallenden Aufgaben zu erfüllen. Es sind vielmehr diejenigen Vorkehrungen, deren sich das Verkehrsleben und das Verkehrsbedürfniß der Nation bediente, im Römerreich lediglich privater Natur geblieben. In geradem Gegensatz zu seiner Bezeichnung hat der cursus publicus niemals dem Publikum, sondern ausschließlich dem Staatsoberhaupte und bestimmten Organen der Staatsgewalt zur Benutzung für Nachrichtenvermittelung, Reiseverkehr und Güterbeförderung zu Gebote gestanden. Während wir in dem Postwesen eine die Kulturentwickelung des einzelnen Volkes wie der gesammten Menschheit mächtig fördernde Anstalt ein Wohlfahrtsinstitut im edelsten und weitesten Sinne des Worts zu erblicken berechtigt sind, ist der cursus publicus der Römer niemals etwas Anderes als ein Werkzeug zur Aufrechthaltung der Weltherrschaft, ein Machtmittel in den Händen der Machthaber gewesen: nur als instrumentum regni, nicht aber als Hebel der Volkswohlfahrt und Volkswirthschaft haben die römischen Imperatoren ihn eingerichtet, ausgebildet und gelenkt.

Dem Verfasser des vorliegenden Werks ist dieser tiefgreifende Unterschied, der die römische Einrichtung im innersten Kerne ihres Wesens von den Postanstalten der neuen Zeit scheidet, nicht im vollen Umfange seiner Bedeutung klar geworden. Er hätte sonst nicht den römischen cursus publicus mit denjenigen Vorkehrungen in Verbindung gebracht, welche in Rom für das naturgemäß auch dort empfundene Bedürfniß des privaten Nachrichten-, Reise- und Güterverkehrs in freilich sehr unvollkommener Weise bestanden haben; und er wäre insbesondere nicht dazu gelangt, im cursus publicus die Wurzel der jetzigen Posteinrichtungen zu erblicken.

Unzweifelhaft haben auch die Römer im Privatverkehr Briefe gewechselt, Güter versendet und Reisen zurückgelegt. Jeder Blick in die Schriften des klassischen Alterthums läßt erkennen, daß dieser Verkehr einen sehr beträchtlichen Umfang gehabt hat. Zudem bezeugen zahllose Münzfunde, sowie die aus den Gräbern der Vorzeit zu Tage tretenden Geräthschaften römischen Ursprungs, daß in der römischen Kaiserzeit weit über die ausgedehnten Grenzen des Weltreichs hinaus auf einer großen Zahl von Handelsstraßen ein lebhafter Güteraustausch mit entsprechend regem Reise-

verkehr sich bewegt hat. Noch vor Kurzem ist im Postarchiv (Jahrgang 1875 S. 258 ff.) auf Grund der gediegenen Forschungen Hermann Genthe's über den Tauschhandel der Etrusker nach dem Norden der Umfang und die Bedeutung des Verkehrs, der schon im grauen Alterthum zwischen Nord- und Südeuropa stattgefunden hat, an einem einzelnen Handelsgegenstande veranschaulicht worden. Die Versuchung liegt sehr nahe, die Vermittelung des regen Verkehrslebens, welches naturgemäß an einen derartigen Handelsbetrieb sich anschließt, mit denjenigen Staatseinrichtungen in Verbindung zu bringen, welche im römischen Reiche nachweislich zu Verkehrszwecken bestanden haben. Allein wer die geschichtliche Entwickelung des cursus publicus in einem klaren Bilde vorzuführen beabsichtigt, muß dieser Versuchung rücksichtslos widerstehen; er muß sich, so sehr dies unseren Anschauungen von Zweck und Wesen der Staatsverkehrsanstalten auch zuwiderläuft, mit voller Entschiedenheit bescheiden, daß der cursus publicus mit dem bürgerlichen Verkehrsleben des römischen Volks schlechterdings nichts zu schaffen hatte, sondern ausschließlich zu Regierungszwecken der Machthaber zu dienen bestimmt war.

Hiernach leuchtet von selbst ein, daß die Geschichte des römischen cursus publicus durchaus nicht dasselbe Ziel verfolgt, wie eine Geschichte des römischen Verkehrslebens. In letzterem füllt das genannte Staatsinstitut vielmehr nur eine verhältnißmäßig unerhebliche Stelle aus, so daß, wer das Verkehrsleben der römischen Kaiserzeit in seiner Gesammtheit darzustellen unternimmt, auf ein ungleich umfangreicheres Quellenmaterial zurückzugehen hat, als für die Darstellung des cursus publicus herangezogen zu werden pflegt. Dem Verfasser des hier in Rede stehenden Buches begegnet es wiederholt, daß er diese Grenzlinien verwischt. Er zieht zur Beleuchtung des cursus publicus Stellen heran, welche sich auf den Privat-Handels- und Reiseverkehr des römischen Volks beziehen, und er scheint an manchen Orten die Schranken, denen die Benutzung des Staatsinstituts gesetzlich unterlag, auf den von der Benutzung desselben grundsätzlich völlig ausgeschlossenen Privatverkehr anzuwenden. Dadurch geräth seine Darstellung hier und da ins Schwanken; der Leser weiß manchmal nicht recht, ob die von dem Verfasser vorgetragene Ansicht sich auf das Verkehrsleben insgesammt, oder lediglich auf das Staatsinstitut des cursus publicus erstreckt, und es wird dem Leser unter diesen Umständen doppelt schwer, sich von dem Wesen dieser, der modernen Anschauung schon an sich durchaus fremdartigen Einrichtung eine klare Vorstellung zu bilden.

Vergegenwärtigen wir uns, daß der cursus publicus von Augustus begründet worden ist und im Westen bis zu den Zeiten der Ostgothenherrschaft, in der Osthälfte des Reichs über das sechste Jahrhundert hinaus bestanden hat, daß er demnach bei ungeheurer räumlicher Ausdehnung eine Zeitdauer von mehr als einem halben Jahrtausend aufweist: so leuchtet ohne Weiteres ein, daß er eine Institution von ungewöhnlich großem Umfang und Bestande gewesen ist. Schon Stephan hat darauf hingewiesen, wie verfänglich es ist, auf Grund einzelner, die Mißbräuche rügender Gesetzesstellen sich ein Urtheil über eine Anstalt von dieser Bedeutung zu bilden, da die Unvollkommenheiten und Mängel zwar leicht und sämmtlich zur Sprache zu kommen pflegen, dahingegen ihre guten Dienstleistungen, denen eine mühsame Organisation und oft eine aufopfernde Pflichterfüllung zu Grunde liegen, als eine selbstverständliche Sache hingenommen werden. Das Hudemann'sche Werk hat sich in anerkennenswerther Weise bemüht, die so richtig gekennzeichnete Klippe zu vermeiden. Sichtlich tritt das Streben des Verfassers zu Tage, neben den in den

Gesetzbüchern des Theodosius und des Justinian aufbewahrten Kaiserlichen Erlassen ein möglichst reiches Quellenmaterial für seine Darstellung heranzuziehen. Aber er ist darin lange nicht weit genug gegangen. Der cursus publicus ist nur ein Theil der gewaltigen Verwaltungsmaschine gewesen, vermittelst deren Roms Imperatoren Jahrhunderte hindurch die gesammte gebildete Welt ihres Zeitalters beherrscht haben: er läßt sich nur im Zusammenhange mit dem gesammten Staatsorganismus des römischen Kaiserreichs verstehen, und setzt eine gründliche Kenntniß der römischen Staatsverwaltung, insbesondere aber der eigenthümlichen Gemeindeverfassung voraus, an welcher die städtischen wie die ländlichen Gemeinwesen der Provinzen buchstäblich zu Grunde gegangen sind. Dieser Zusammenhang ist in der vorliegenden Schrift zwar erkannt, aber nicht hinlänglich klar nachgewiesen. Wer mit den staatsrechtlichen Verhältnissen der römischen Kaiserzeit nicht schon anderweit bekannt ist, wird aus Herrn Hudemann's Werk schwerlich eine klare Vorstellung über die für die Ausbildung des cursus publicus wichtigsten Institutionen gewinnen. Die Gliederung der obersten, zur Benutzung der Staatsverkehrsanstalt berechtigten Verwaltungsbehörden tritt ebensowenig klar hervor, wie die Abstufung der zahlreichen Amtshierarchie, welcher die Beaufsichtigung des Instituts, sowie der lokale Betrieb der einzelnen Stationen oblag.

Auch der Verkehr, welcher sich vermöge des cursus publicus auf weithin verzweigtem Straßennetze durch das Gebiet des ungeheuren Reichs bewegte, läßt sich nur auf dem Hintergrunde einer lebendigen Auffassung des römischen Sittenlebens begreifen. Hierzu bedarf es einer Anschaulichkeit, welche den schriftlichen Ueberlieferungen abgeht, wenn das Studium derselben nicht durch das Zeugniß der sonstigen Denkmäler des Alterthums ergänzt wird. Namentlich aus den Ergebnissen der zahlreichen Ausgrabungen, welche uns dem Zuge der Hauptstraßen des römischen Reichs in vielen Fällen mit voller Sicherheit zu folgen gestatten, ist ein werthvolles Material über die thatsächliche Gestaltung des römischen Verkehrswesens, insbesondere über Anlage, Zweck und Einrichtungen der Pferdewechsel- und Haltestellen, der mutationes und mansiones, zu gewinnen. In letzterer Hinsicht kann beispielsweise auf die ungemein interessanten Mittheilungen hingewiesen werden, welche vor einigen Jahren von Herrn Dr. Friedr. Kenner, Mitglied der Kaiserl. Akademie der Wissenschaften zu Wien, über die Ausgrabungen in Windisch-Garsten veröffentlicht worden sind *). Dieselben betreffen eine Station an der Reichsstraße, welche aus der südlichen Hälfte der Provinz Noricum über die Rottenmanner Tauernkette nach dem Ufergebiete der Traun und Donau führte und im Weiteren den Verkehr zwischen Italien und dem nordöstlichen Theile des Reichs vermittelte. An dieser Straße sind am Nordabhange des rauhen Gebirges, welches Steiermark von Oberösterreich scheidet, in den Jahren 1867—1869 nahe bei dem alten Städtchen Windisch-Garsten umfangreiche Mauerreste römischer Bauart aufgefunden worden, in denen der genannte Gelehrte die Ueberbleibsel einer für den Nachtaufenthalt eingerichteten Station der Staatsverkehrsanstalt, einer mansio im Gegensatze zu den blos für den Pferdewechsel bestimmten mutationes, nachgewiesen hat. Sowohl der aus den Trümmern vielfach noch deutlich erkennbare Zweck der einzelnen Gebäude, als die in ihnen zahlreich vorgefundenen Bronze-, Eisen- 2c. Geräthe gewähren ein ungemein anschau-

*) Dr. Fr. Kenner, über die römische Reichsstraße von Virunum nach Ovilaba und über die Ausgrabungen in Windisch-Garsten. Wien 1873 bei Karl Gerold's Sohn.

liches Bild von den Einrichtungen einer römischen Station und dem Verkehrsleben, welches sich selbst in abgelegenen Gebirgsgegenden vermittelst des cursus publicus entwickelte. Die Auffindung einer allem Anscheine nach absichtlich vergrabenen Anzahl von Münzen, unvollendet gebliebene Bauarbeiten und Spuren eines umfassenden Brandes sprechen dafür, daß die Station im Laufe des dritten Jahrhunderts beim Einbruch germanischer Schaaren ins Römerreich zerstört worden ist. So veranschaulicht diese Trümmerstelle gleichzeitig die Gefahren, denen der cursus publicus beim Sinken des Reichs ausgesetzt war, und denen er mit dem Zusammenbruche der Römerherrschaft erlegen ist.

Herr Dr. Hudemann glaubt allerdings, daß die Staatsverkehrseinrichtungen der Kaiserzeit auch noch nach dem Untergange des römischen Reichs fortbestanden hätten; ja er erblickt in ihnen die Anfänge des modernen Postwesens. »Mit Annahme römischer Bildung«, sagt er S. 185, »pflegten die germanischen Völker fast sämmtlich auch das ihnen überlieferte Postwesen, anfangs freilich in der dürftigeren Form, wie sie es überkommen, bald aber in edlerer Weise, bis nach den Stürmen des Mittelalters im Beginn der Reformation eine kräftig leitende Hand seinen Werth erkannte und es im neuen Zeitalter zu einer hohen Blüthe der Entwickelung gelangt ist.« Uns scheinen indessen die Beweismittel, welche der Verfasser für diese augenscheinlich kühne Annahme beizubringen vermag, zur Begründung derselben keineswegs ausreichend.

Sie bestehen im Wesentlichen darin, daß einerseits Theodorich, der große König der Ostgothen, während der kurzen Herrschaft, welche er in Italien aufrichtete, die Einrichtungen des cursus publicus beibehalten hat, und daß uns andererseits in dem Formularbuche des Markulf, eines fränkischen Mönches, der im 7. Jahrhundert gelebt hat, das Schema einer tractoria, eines Staatsreisescheins, wie solche auf dem römischen Staatsverkehrsinstitute üblich gewesen waren, erhalten worden ist. Nun ist es zwar klar, daß die Staatseinrichtungen Roms nicht sofort beim politischen Zusammenbruche der Römerschaft mit einem Schlage verschwinden konnten. Trotz aller Trümmerhaftigkeit hatten sie das feste innere Gefüge, das jedes Römerwerk kennzeichnet, und so hat manches römische Institut in den stürmischen Jahrhunderten der Völkerwanderung und in den Anfängen der germanischen Reiche, welche unter den Ruinen der römischen Weltherrschaft gegründet wurden, durch die bloße Wucht seines Wesens wohl noch eine Weile fortbestanden. Aber daß zu diesen Ueberbleibseln der cursus publicus gehört haben sollte, erscheint an sich wenig glaubwürdig. Er war zu sehr mit den Besonderheiten der untergegangenen Kaiserherrschaft verwachsen, und er war vor allen Dingen für die Gemeinden, denen seine Unterhaltung oblag, eine viel zu drückende Last gewesen, als daß man annehmen könnte, diese Bürde wäre nicht, sobald die Verhältnisse es irgend gestatteten, unverzüglich von den bedrückten Trägern abgeschüttelt worden. Wenn König Theodorich die in Italien vorgefundenen Verkehrseinrichtungen aufrecht erhalten hat, so läßt sich hieraus keineswegs der Schluß ziehen, daß dieselben auch über die Grenzen Italiens hinaus und daß sie während des späteren Mittelalters noch fortbestanden hätten. Im Gegentheil wissen wir, daß Theodorich's Reich wesentlich an dem groß gedachten, jedoch in sich widerspruchsvollen Versuche, germanisches und römisches Wesen als gleichberechtigt zu behandeln, nach kurzer Dauer zu Grunde gegangen ist, und daß die Longobarden, denen schon während der zweiten Hälfte des sechsten Jahrhunderts die Herrschaft in Italien zufiel, dort alle Spuren römischer Staatseinrichtungen, und unter ihnen

auch die Ueberreste des cursus publicus, gründlichst ausgerottet haben. Ebensowenig ist das Formular des fränkischen Mönches Markulf als ausreichender Beweis für die Fortdauer der römischen Staatsverkehrsanstalt während des Mittelalters anzuerkennen. Es ließe sich sogar begründeter Zweifel geltend machen, ob diesem Formular selbst für die Zeit, aus der es uns überliefert ist, eine thatsächliche Uebung entsprochen hat, oder ob dasselbe nicht vielmehr, wie dies in den Formularsammlungen der fränkischen Zeit nicht selten der Fall ist, von dem Sammler einfach nach älteren römischen Quellen und ohne Rücksicht auf praktische Verwendbarkeit aufgenommen worden sein mag.

Immerhin würde es eine dankbare Aufgabe sein, die Nachrichten, welche über das Verkehrswesen während der ersten Jahrhunderte des Mittelalters hier und da sich zerstreut finden, einer eindringenden Forschung zu unterziehen. Je gründlicher hierbei jedoch zu Werke gegangen wird, um so klarer wird sich nach unserer Ueberzeugung herausstellen, daß zwischen dem cursus publicus der Römer und unseren modernen Posteinrichtungen ein Zusammenhang nicht besteht. In ihrem Wesen von der römischen Verkehrsanstalt durchaus verschieden, ist unsere Post ein Kind der neueren Zeit. Sie auf ein innerlich völlig anders geartetes, einem anderen Zwecke dienendes Institut der römischen Kaiserzeit zurückführen zu wollen, kann die richtige Erkenntniß beider Anstalten nur beeinträchtigen.

Sind im Vorstehenden hinsichtlich mehrerer Punkte Bedenken gegen die von Herrn Dr. Hudemann vorgetragenen Ansichten zu äußern gewesen, so gereicht es uns um so mehr zum Vergnügen, den Fleiß zu rühmen, den der Verfasser auf sein Werk verwendet hat. Zwar können wir nicht mit ihm im cursus publicus den Ahnherrn der Reichspost erblicken, aber wir verkennen nicht, daß dem römischen Staatsverkehrsinstitut in der Entwickelungsgeschichte des Verkehrswesens eine bedeutende Stelle zukommt, und daß jeder Beitrag zu richtigerer und gründlicherer Kenntniß der Verkehrsgeschichte für alle Angehörigen der Reichspost von erheblichem Interesse ist. In diesem Sinne bezweifeln wir nicht, daß die Schrift des Verfassers in den Kreisen der deutschen Verkehrsbeamten viele und aufmerksame Leser finden wird.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** (Im Auftrage der Redaktion des Deutschen Reichs-Anzeigers und Königlich Preuß. Staatsanzeigers herausgegeben.) Bd. VIII. Heft 3.

Die Centennial-Weltausstellung in Philadelphia. II. — Die Ausstellung wissenschaftlicher Apparate in London. II. — Bayreuth und das Nibelungenfestspiel. — Die Marienburg. — Zur Geschichte der botanischen Gärten. — Die antike Naturanschauung. III—VI. — Ein Fürstliches Stammbuch aus dem 17. Jahrhundert. — Chronik des Deutschen Reiches. — Monatschronik des Auslandes für Juni und Juli 1876.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 9. Heft.

Schwindel auf dem Gebiete der urgeschichtlichen Forschung. — Naturwissenschaft und Philosophie. II. — Guatemala und Costa-Rica. Von Dr. H. Polakowsky. (Fortsetzung.) — Neueste Entdeckungsreise des Rever. S. M'Farlane. Von H. Greffrath. — Die Doppel- und mehrfachen Sterne. Von Dr. Hermann J. Klein. (Schluß.) — Astronomischer Kalender für den Monat Dezember 1876. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten.

3) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. XI. Bd. 3. Heft. 1876.

Die neuesten Entdeckungsreisen in Australien. Von Henry Greffrath. — Die australischen Kolonien Queensland, Süd-Australien und Neu-Südwales. Von Henry Greffrath. — A. Kuschakewitsch's Ritt über den Paß Kok-Tau in das Thal der Barotala. — Zwei Wochen im Distrikt von Dargo im Daghestan im Jahre 1873. Von G. Brüning. — Entdeckungsgeschichte der Gabun und Ogoweländer und die Ogowequellen. Von Dr. Franz Czerny. — Miszellen. — Karten.

4) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. V. Jahrgang. 8. Heft.

Aus der ältesten Kulturgeschichte der finnischen Völker. (Schluß.) Nach Dr. A. Ahlqvist von Valfried Vasenius. — Das Artelwesen in Rußland. (Schluß.) Von E. Grünwaldt. — Die Eisenbahnen Rußlands. I. Geschichtliches. Von S. M. Propper. — Kleine Mittheilungen. — Literaturbericht. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

5) **Die Grenzboten.** Redigirt von H. Blum. 1876. Nr. 37.

G. Wustmann, eine kritische Ausgabe von Lessing's Laokoon. — Zustände und Sitten in der Türkei. 2. — E. Rößler, die religiöse Bewegung in Italien. — M. Wirth, die neue Phase der Silberkrisis. — Literatur.

6) **Blätter für literarische Unterhaltung.** Herausgegeben von R. Gottschall. Nr. 36 und 37. 1876.

F. Groch, Konflikte zwischen Religion und Wissenschaft. — Neue Novellistik. — R. Döhn, Benjamin Franklin. — Karl Braun und die Kleinstaaterei. — D. Asher, neue Shakspear-Literatur. 2. — Militärische Schriften. — A. Weigert, aus dem Leben der Prinzessin zu Salm-Salm. — Neuere Unterhaltungslektüre. — Feuilleton. — Bibliographie.

7) **Journal of the society of telegraph engineers.** London 1876. No. 12.

Adress on the late Sir Charles Wheatstone, by Latimer Clark. — On the respective merits and durability of Gutta-Percha and India-Rubber-Joints by H. C. Mance. — On experiments conducted for the purpose of ascertaining whether the Teredoborer prefers Gutta-Percha to India-Rubber by H. C. Mance. — On Cable-borers by G. E. Preece. — On Underground

telegraphs by Charles Fleetwood. — New arrangement of key for Cable-Working, by F. Dewar. — Effect of firing a mine by electricity on conducting cables and fuzes in its vicinity, by Lieutenant-Colonel Stothord. — D'Arlincourt's relay; by R. S. Brough. — Telegraph construction; by R. S. Brough. — Induction between suspended wires; by G. K. Winter. — Lightning conductors; by J. Clerk Maxwill.

8) **Journal of the Telegraph.** New-York. 1876. Septembre 1.

Electro-magnetic action of moved electrified particles. — Berthelot's new electro-chemical discoveries. — The work-value of electro-magnets enclosed in iron; by Charles v. Walker. — Chloride of silver battery. — Submarine telegraphy. — Influence of temperature on magnetism; by M. Gaugain. — On electric transmissions trough the soil; by M. du Moncel. — The phenomena of Geissler Tubes. — Rotten telegraph poles. — Forged telegrams. — Reasoning by analogy. — The telegraph in Australia. — The Western Union Company in the south. — Curious japanese compass. — Upon lightning rods. — Our telegraph wires. — Electro-magnetic rotations. — Ozone — what is it? — Tariff bureau. — Voltaic electricity.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 19. Berlin, Oktober. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

83. Das Hamburger Postwesen.

(Bearbeitet nach der Chronik des Postamts in Hamburg.)

II.

Die Darstellung des Hamburger Postwesens würde der Vollständigkeit entbehren, wenn wir nicht auch auf die übrigen bereits erwähnten Postverwaltungen etwas näher eingingen, die zu dem bunten wechselvollen Bilde der hamburgischen Postzustände Jahrhunderte lang das Ihrige beigetragen haben.

Nicht uninteressant ist es zunächst, darauf zurückzukommen, wie der Graf von Taxis, auf des Kaisers Befehl sich stützend, seine Dienste auf dem Gebiete des Postwesens anfänglich in aller Bescheidenheit zur Verfügung stellte und damit dem thurn und taxis'schen Postwesen in Hamburg Eingang verschaffte.

Unterm 2. August 1615 schrieb der Graf Lamoral von Taxis, — die Reichsfürstenwürde erhielt bekanntlich erst dessen Urenkel Eugen Alexander Franz im Jahre 1695, — gleichlautend an die deutschen freien Reichsstädte:

»Denen Edlen, Ehrenvesten Hoch- und Wohlgelahrten, Hoch-Fürsichtig und Weisen Herren Burgermeistern und Rath des Heiligen Römischen Reichs freyen Stadt N. N., Meinen großgünstigen Herren, Edle u. s. w. denen sey mein Gruß und bestermaßen bereite Dienste. Mir ist kein Zweifel, Sie werden noch in günstigen Angedenken tragen, wasmassen vor vier ungefehrlichen Jahren in gehaltenem Fürstentag, daselbsten Ich durch meinen Bestellten in Verfert- und Uebersendung der

Staffetten und Brieff gedienet, und zwar mit Ihrem günstigen favor und Wohlgefallen. Wann nun unterdessen nicht ohnlängst sich begeben, daß zu Befoderung des gemeinen Nutzens aus besonderlichen Befehl Ihrer Majestät meines Allergnädigsten Herren, Mir auferlegt worden, Neue Posten von Cölln auff Frankfurth und von daraus auff Nürnberg und dann alsoforth bis auff die nächst gelegene Post auff Allerhöchst gemeldeter Ihrer Kaiserl. Majestät Hoff-Lager anführend, anzustellen, liegt mir ob, solchen Befehl mit allem Gehorsam und schleuniger Expedition in Wirklichkeit zu setzen, und bin der Hoffnung, ganz dienstlich bittend, Sie werden in diesem Spruch wegen Ansetzung eines Postamts in dortiger Stadt mir mit guter Affection und Anweisung favorisirlich, wie zuvor, erscheinen, und nicht unterlassen, diesem Meinen dazu Abgefertigten solche Anleitungen zu geben, die dem Befehl Kaiserlicher Majestät gleichstimmig werden sein, und meiner Obligation, mit deren Ich Ihnen zugethan, vermehrlich. Sie wollen aber nicht gedenken, daß ich darumb gemeinet seye, einige Neuerung wider Ihre Stadt-Botten und alten Gebrauch einzuführen, sondern also zu procediren, wie obgemeldter mein Abgefertigter mit mehrern soll demüthig exponiren. Und weil ich gänzlich hoffe, Sie werden in diesem im wenigsten mir widrig sein, thue ich Mich Ihnen hiemit dienstlich zu Gunsten und uns dem lieben Gott befohlen.«

Obwohl die Stadt Hamburg dieser Anmeldung des taxis'schen Postwesens nicht gerade eine offene Verwahrung entgegensetzte, so sah sie sich doch andererseits auch nicht veranlaßt, dem taxis'schen Abgesandten in der Einrichtung der neuen Postanstalt zur Hand zu gehen und es begannen bald jene endlosen Zwistigkeiten, denen man während eines Zeitraums von mehreren Jahrhunderten fast überall zu begegnen gewohnt ist, wo die thurn und taxis'sche Postverwaltung sich Eingang zu verschaffen suchte oder bereits festen Fuß gefaßt hatte.

Als erste Errungenschaft des Reichs-Postamts in Hamburg erscheint die mit »Consens des Senats« eingerichtete Reitpost zwischen Hamburg und Cöln bz. Frankfurt a. M. Im Laufe der Zeit erhielt diese Reitpost eine erheblich weitere Ausdehnung, während zugleich in derselben Richtung Fahrpostverbindungen hergestellt wurden. Im Wesentlichen blieb jedoch die Wirksamkeit des Reichs-Postamts auf die Beförderung der Postsendungen nach dem Süden und Westen von Deutschland beschränkt.

Die von Taxis um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts unternommenen Versuche, direkte Verbindungen nach Hannover und über Bremen nach Holland, sowie eine fahrende und zur Beförderung von Personen eingerichtete Post zwischen Hamburg und Lübeck einzurichten, scheiterten an der Wachsamkeit der städtischen Postverwaltung, welche diesem Eingriffe in die Rechte des hamburger Postregals durch eine gründliche Verbesserung der städtischen Postverbindungen nach jenen Richtungen wirksam zu begegnen wußte, ohne erst den schon mehr als einmal fruchtlos betretenen Weg des Protestirens und jahrelangen Prozessirens zu betreten. Als vollends im Jahre 1790 das durch sein Verhältniß zu Großbritannien einflußreich gewordene Kurfürstenthum Hannover die Reichs-Postanstalten innerhalb seines Landesgebietes beseitigte und das Herzogthum Braunschweig unmittelbar darauf diesem Beispiel folgte, war den taxis'schen Unternehmungen nach jener Richtung hin ohnedies für die Dauer ein Ziel gesetzt. Der Reichs-Deputations-Hauptschluß vom Jahre 1803 ließ, während er den Bestand des thurn und taxis'schen Postwesens auch in Hamburg aufrecht erhielt, die Eigenschaft des »Kaiserlichen Reichspostamts«

verschwinden, der Fortbestand des nunmehrigen fürstlich thurn und taxis'schen Ober-Postamts aber wurde von der Staatsgewalt anerkannt.

Die Zwischenregierung der französischen Gewalthaber ging auch über die fürstliche Postgerechtsame rücksichtslos hinweg und zwang das thurn und taxis'sche Ober-Postamt im Jahre 1807 seine Thätigkeit einzustellen.

Als dasselbe im Mai des Jahres 1814 wieder geöffnet und dem Fürsten von Thurn und Taxis dessen Besitz durch Artikel 17 der deutschen Bundesakte garantirt worden war, begannen die Streitigkeiten mit dem Senat wegen des Umfanges des fürstlichen Postregals von neuem. Eine endgültige Festsetzung der Befugnisse des fürstlich thurn und taxis'schen Ober-Postamts den übrigen Postanstalten Hamburgs gegenüber erfolgte erst durch den Beitritt der fürstlichen Postverwaltung zum deutsch-österreichischen Postverein und durch das besondere Abkommen, welches zwischen der preußischen und der thurn und taxis'schen Postverwaltung unter'm 2. August 1850 in Betreff der Abgrenzung der beiderseitigen Postgerechtsamen in Hamburg geschlossen worden war und dem darauf, laut Vertrag vom 28. November 1851, die freistädtische Regierung beitrat.

Hiernach erhielt das thurn und taxis'sche Ober-Postamt die Annahme, Beförderung, sowie Bestellung aller Briefsendungen nach und aus dem fürstlichen Postverwaltungsbezirke, sowie die Vermittelung des Zeitungsdebits im Verkehr mit den gedachten Ländern, außerdem auch die gleichen Besorgungen im Verkehr mit der Lombardei, Venetien, Tirol, Vorarlberg, Oesterreich ob der Enns, Bayern, Baden, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, Spanien, Portugal und mit denjenigen außereuropäischen Ländern, nach welchen die Durchleitung durch eines der bezeichneten Länder zu erfolgen hatte.

So war endlich Klarheit in Verhältnisse gebracht, deren Schwankungen und Verworrenheiten seit dem ersten Auftreten der thurn und taxis'schen Post in Hamburg sich gar oft in empfindlicher Weise für alle Betheiligten geltend gemacht hatten.

Auf der friedlich errungenen Grundlage konnte das thurn und taxis'sche Ober-Postamt von da ab lediglich seiner technischen Aufgabe sich zuwenden, einer Aufgabe, die allerdings bei den vorwiegend internationalen und darum fast zu allermeist auf die Vermittelung des thurn und taxis'schen Ober-Postamts angewiesenen Korrespondenzbeziehungen des hamburger Handelsstandes wichtig und umfangreich genug war.

Kurz vor dem im Jahre 1867 erfolgten Uebergange des fürstlich thurn und taxis'schen Postwesens an die königlich preußische Postverwaltung, welcher die Aufhebung des fürstlichen Ober-Postamts in Hamburg zur Folge hatte, zählte dasselbe ein Personal von 1 Ober-Postmeister, 1 Kassirer, 4 Ober-Postsekretären, 2 Postsekretären, 2 Postassistenten und 10 Unterbeamten, worunter 9 Briefträger.

Die Anfänge des späteren Königlich preußischen Ober-Postamts zeichneten sich durch eine für jene Zeit ziemlich ungewöhnliche Harmonie der Betheiligten aus. Unterm 4. April 1649 wandte sich der Kurfürst Friedrich Wilhelm an den Senat in Hamburg um dessen Zustimmung zur Herstellung einer Reitpost zwischen Berlin und Hamburg, damit, wie der Kurfürst hervorhebt, »nachdem jetzo Unsere Post von Berlin in 4 Tagen bis Königsberg übergehet, in 6 Tagen von Hamburg bis Königsberg die Briefe werden überbracht und dadurch auch die Kommerzien in Preußen sehr befördert werden können.« Bereitwillig ertheilte der Senat seine Zustimmung »zum Nutzen des commercii aller betheiligten Städte«.

Im Jahre 1654 richtete der vom Kurfürsten nach Hamburg abgeordnete Postdirektor Matthias die verabredete Post ein und ernannte einen kurbrandenburgischen Postmeister in Hamburg. Die Börsenalten waren ihm in der Auswahl der geeigneten Persönlichkeit gern behülflich und so kam es, daß der damalige Stadtpostmeister Dietrich Gerbrandt zugleich mit dem kurbrandenburgischen Postmeisteramt betraut wurde.

Matthias erwähnt besonders, daß die ganze Einrichtung »zu Männigliches gutem Contentement« gereiche, nirgends »Contradiction« gefunden habe und daß im Uebrigen »um die Postmeisterstelle Drang gewesen, namentlich der kaiserliche Postmeister zu Hamburg Johann Babtist Brintz von Treuenfeld sehr darumb sollicitiret, mir auch ansehnliche Geschenke präsentiren wollen, daß ich ihn zu Ew. Kurfürstlichen Durchlaucht Postmeister zu Hamburg bestellen möchte.«

Durch die Weigerung des gewissenhaften Matthias, dem an ihn gestellten Ansinnen wegen Ueberlieferung der kurbrandenburgischen Post in die Hände der Reichs-, d. h. thurn und taxis'schen Postverwaltung zu entsprechen, war selbstredend die Fehde mit der Reichspost eingeleitet. Aber auch das gute Einvernehmen mit der Hamburger städtischen Verwaltung erfuhr bald genug ernstliche und fortdauernde Störungen.

Es wäre mehr als überflüssig, den Verlauf dieser Streitigkeiten, sowie die weitere Entwickelung des preußischen Postwesens in Hamburg bis zum Jahre 1858 hier näher zu verfolgen, während unsern Lesern ein eingehendes Bild dieser Verhältnisse bereits aus Stephan's Geschichte der preußischen Post bekannt ist. Dagegen sei es gestattet, an den bezeichneten Zeitpunkt anknüpfend die Geschichte des preußischen Postwesens in Hamburg mit kurzen Zügen hier weiter zu schildern. Abgesehen von der stetigen Steigerung des Geschäftsumfanges und der Bedeutung des preußischen Ober-Postamts ist in diesem neueren Zeitabschnitt namentlich der Thätigkeit desselben während der kriegerischen Verwickelungen in den Jahren 1864 und 1866 zu gedenken. Während des Krieges mit Dänemark sah sich die preußische Postverwaltung durch mancherlei Mißstände, welche sich insbesondere hinsichtlich der Zuführung von Packetsendungen an die im Felde stehenden Truppen — einer damals noch völlig neuen Einrichtung — ergeben hatten, veranlaßt, in Hamburg einen Stützpunkt für die weitere Behandlung dieser Feldpostpäckereien zu schaffen. Dem Ober-Postamte wurde eine Anzahl von Beamten zur Bildung einer besonderen Feldpost-Abtheilung zugewiesen, auf dem Posthofe eine besondere Packkammer für Feldpost-Sendungen provisorisch errichtet. Durch diese Maßnahmen gelang es, den Störungen, welche anfänglich hinsichtlich der Zuführung der Päckereien an die Truppen eingetreten waren, wirksam zu begegnen. Noch während des Krieges von 1866 wurde das hannoversche Postamt mit dem preußischen Ober-Postamt vereinigt, dessen Diensträume angesichts des erheblichen Geschäftszuwachses sich bald als unzureichend erwiesen. Der Plan, ein besonderes Gebäude für den Fahrpostbetrieb neben dem bisherigen preußischen Posthause zu errichten, mußte schleunigst zur Ausführung gebracht werden, als bald nach der Einverleibung Hannovers auch die Vermittelung des Postdienstes nach und von den Herzogthümern Schleswig-Holstein von dem Stadtpostamte auf das preußische Ober-Postamt überging und überdies die Verschmelzung des thurn und taxis'schen Postwesens mit der preußischen Postverwaltung stattfand.

Das Personal des preußischen Ober-Postamts bestand im Jahr 1866 aus: 1 Ober-Postdirektor, 1 Kassirer, 1 Postkassenkontroleur, 3 Ober-Postsekretären,

5 Postsekretären, 11 Postassistenten und 3 Postexpedienten nebst 43 Unterbeamten, worunter 24 Briefträger.

Das Königlich hannoversche Postamt vermochte sich erst nach vieljährigen Streitigkeiten mit den im Hamburg bereits eingebürgerten Postanstalten nach und nach zu entwickeln. Namentlich aber ist seine Vorgeschichte reich an Fehden mit der fürstlich thurn und taxis'schen Verwaltung, der in diesem Falle auch der Senat der Stadt getreulich zur Seite stand. Schon im Jahre 1659 begegnen wir der Klage des kaiserlichen Postmeisters, daß die hannoverschen Boten im Harburger Keller Briefe zur Mitnahme sammelten und von außerhalb zugebrachte Briefe vertheilten. Einige Jahre später, im Jahre 1663, lehnte der Senat der Stadt es ab, die Briefe, welche durch den braunschweig-lüneburgischen Boten nach Hamburg gebracht und von demselben zur Beförderung übernommen werden wollten, durch den Stadt-Postmeister bestellen, bz. sammeln zu lassen.

Als im Jahre 1662 die Herzöge ihr Postregal dem späteren Grafen v. Platen überließen, bestellte derselbe zur Verwaltung eines im Harburger Keller eingerichteten Postkomtoirs einen hamburgischen Bürger ohne vorherige Genehmigung des Senats. Letzterer schritt dagegen mit Strafen ein, vermochte aber nicht die Beseitigung des Postkomtoirs durchzusetzen, gegen welches fortwährend Proteste und Beschwerden seitens der Reichspost erhoben wurden. Nur die äußere Bezeichnung der mißliebigen Postanstalt wußte der Senat mit Gewalt zu verhindern, indem er ein im Jahre 1692 angebrachtes Schild mit der Bezeichnung »Post-Komtoir« schwarz übermalen, ein im Jahre darauf ausgehängtes kupfernes Schild mit einem goldenen Löwen aber durch den Gerichtsdiener wegnehmen ließ.

Die auf Betreiben der fürstlich thurn und taxis'schen Postverwaltung erlassenen kaiserlichen Mandate gegen den Eindringling vermochte der Senat nicht zur Ausführung zu bringen, da ihm, wie oben bereits erwähnt worden ist, von anderer Seite ernstliche Repressalien in Aussicht gestellt wurden, gegen die ihn des Kaisers Autorität wahrscheinlich nicht würde geschützt haben.

Als im Jahre 1714 das sogenannte Harburger Haus, nachdem der Kurfürst von Hannover König von England geworden war, mit einem Schilde versehen wurde, welches die Inschrift: »Königlich Großbritannisches, Hannoversches Posthaus« trug, erhob der Senat dagegen abermals Einsprache, wurde aber lediglich mit dem Bemerken abgefertigt, daß »diese indifferente, unpräjudizirliche Sache den kommerzirenden und korrespondirenden Einwohnern Hamburgs nur zur Bequemlichkeit dienen solle«. Die Sache behielt in der That dabei ihr Bewenden. Das hannoversche Postamt war indessen noch immer nicht durch einen besonderen Postmeister besetzt, sondern wurde von Harburg aus geleitet, während in Hamburg selbst ein Postschreiber die laufenden Geschäfte verrichtete.

Erst unter Kurfürst Georg II. wurde dieser Zustand durch einen besonderen Vertrag, gegen den indeß der Fürst von Thurn und Taxis eifrigst Verwahrung einlegte, in rechtlichere Bahnen gelenkt, indem der Hamburger Senat in diesem, unterm 6. September 1738 abgeschlossenen Vertrag nunmehr erklärte, »denen von Seiner Majestät bishero in Hamburg eingerichteten Posten weder in der Expedition noch Brief-Annehmung einige Hinderung zu machen«.

Im Jahre 1739 trat ein mit einem besonderen Postmeister besetztes hannoversches Postamt in Hamburg ins Leben. Der Fürst von Thurn und Taxis war

inzwischen in Verfolgung seines Protestes nicht müßig gewesen, sondern erwirkte nach jahrelangen Verhandlungen einen Reichs-Hofrathsbeschluß vom 10. Oktober 1758, in welchem dem Hamburger Senate aufgegeben wurde »seiner selbsteigenen, am 15. Juni 1696 geschehenen allerunterthänigsten Paritionsanzeige zufolge (welche indeß, wie wir gesehen haben, der thatsächlichen Grundlage entbehrte) das braunschweigische in der Stadt unbefugt angelegte Postamt und Comtoir alsofort abzustellen, dem braunschweigischen Postmeister in Gemäßheit voriger Kaiserlichen rescriptorum in annis 1682, 1684, 1686, 1687, 1693 und 1696 alle Sammlung und Spedirung der Briefe, unter was Vorwand dieses immer geschehen, zu inhibiren und nicht zu gestatten, auch seinen Bürgern den Gebrauch dieser braunschweigischen Post zu verbieten und sonsten alle schädlichen Eingriffe, Neuerung und Turbirung in das Kaiserliche Postregal ab- und einzustellen, solche zu steuern und dieselben zu verhüten, auch sofort eine Theilnehmung an Verletzung des Kaiserlichen Postregals sich ferner nicht zu Schulden kommen zu lassen, cum termino duar. mens. et sub communicatione der in dem Mandate de 4. Februar 1696 angedeuteten Strafen«.

Der Senat erwiderte hierauf mit einer langen Auseinandersetzung, in der zugleich seine Stellung zu den sämmtlichen übrigen fremden Postanstalten auf Hamburger Gebiet klargelegt wurde; hannoverscherseits aber antwortete man auf die Einmischung des Fürsten von Thurn und Taxis mit der Entziehung des Postregals in den braunschweigischen und hannoverschen Landen; das hannoversche Postamt in Hamburg blieb nach wie vor bestehen.

Die kurz andauernde Besitznahme Hannovers durch Preußen im Jahre 1805 ließ das hannoversche Postamt in Hamburg im Wesentlichen unberührt. Die großherzoglich berg'sche Postverwaltung übernahm zwar im Jahre 1807 den gesammten Briefpostdienst desselben, beließ ihm aber die Ausübung des Fahrpostdienstes. Das französische Regiment beseitigte bald darauf mit den übrigen Postanstalten Hamburgs auch das hannoversche Postamt.

Im Jahre 1815 erfolgte auf Grund eines neuen Postvertrags zwischen der Stadt Hamburg und der hannoverschen Postverwaltung vom 14. März die Wiedereinsetzung des hannoverschen Postamts. Mit demselben wurde im Jahre 1835 auch die herzoglich braunschweigische Postanstalt völlig vereinigt, nachdem schon im Jahre 1738 die damalige braunschweigische Küchenpost zufolge gütlichen Vertrags zu einer »Kur- und Fürstlichen Communion-Post« umgeschaffen worden war, während die beiderseitigen Orts-Postanstalten in Hamburg zeitweise getrennten Geschäftsbetrieb hatten. Durch den deutsch-österreichischen Postverein wurden vom Jahre 1852 ab die Befugnisse des hannoverschen Postamts in Hamburg dahin festgestellt, daß dasselbe die Briefpost und den Zeitungsvertrieb nach und aus dem Königreich Hannover und dem Herzogthum Braunschweig, sowie die Fahrpost nach und von diesen Ländern und nach und von denjenigen deutschen bz. außerdeutschen Ländern besorgte, deren Päckereiverkehr auf dem kürzesten Wege über das Gebiet des Königreichs Hannover geleitet werden konnte.

Mit der am 1. Mai 1847 erfolgten Eröffnung der Eisenbahn zwischen Hannover und Harburg waren die Verbindungen des hannoverschen Postamts in Hamburg wesentlich verbessert worden, indem nur noch zwischen Hamburg und Harburg Reit- und Güterposten unterhalten wurden; besondere Schwierigkeiten verursachte indeß das Uebersetzen dieser Posten über die Elbe, welche bei jeder Fahrt

zweimal passirt werden mußte. In früherer Zeit hatte man die Postladungen zwischen Hamburg und Harburg auf großem Umweg zu Wasser befördert, dann war man dazu übergegangen, die Posten auf sogenannten Ziehfähren überzusetzen, bis es endlich zur Anschaffung von Dampffähren kam, deren rechtzeitige Bereitstellung zu den einzelnen Fahrten durch telegraphische Signale erleichtert wurde. Heutzutage vertritt bekanntlich die prächtige, in großartigstem Maßstabe angelegte Eisenbahnbrücke die Stelle jener Aushülfsmittel.

Als im Jahre 1866 die Auflösung des hannoverschen Postamts erfolgte, zählte dasselbe ein Personal von: 1 Ober-Postmeister, 1 Ober-Postsekretär, 1 Postsekretär und Rendanten, 6 Postsekretären und 2 Komtoirgehülfen, zusammen 11 Beamte, sowie 26 Unterbeamte, darunter 12 Briefträger.

Das später **Großherzoglich mecklenburg-schwerinsche Ober-Postamt in Hamburg** verdankt seinen Ursprung, ähnlich wie die herzoglich lüneburgischen Posteinrichtungen in Hamburg, den Bedürfnissen einer mittelalterlichen Hofhaltung.

Der Wunsch, mit der reichen Handelsstadt eine bequeme und schnelle Verbindung zu erhalten, bestimmte die Herzoge Gustav Adolph von Güstrow und Christian (Louis) von Schwerin zur Einrichtung der ersten postartigen Anlagen, einer sogenannten Küchenpost, zwischen ihren Residenzen und Hamburg.

Als der Herzog von Güstrow, der seine Küchenpost anfänglich durch Bauernfuhren zwischen Güstrow und Boizenburg und zwischen Boizenburg und Hamburg hatte unterhalten lassen, im Jahre 1671 dazu schritt, von Boizenburg ab die kurfürstlich brandenburgische Geschwindpost nach Hamburg benutzen zu lassen, entstanden bald wegen der in Anspruch genommenen unentgeltlichen Beförderung der herzoglichen Postsachen auf der Strecke zwischen Hamburg und Boizenburg Mißhelligkeiten, die den Herzog schließlich veranlaßten, im Jahre 1674 eine Postfahrt zwischen den genannten beiden Punkten für eigene Rechnung einrichten zu lassen. Wegen Beförderung dieser Post wurde mit einem Hamburger Bürger wahrscheinlich ein besonderer Vertrag abgeschlossen, denn unterm 9. März 1674 berichtete der Amtshauptmann v. Bülow in Boizenburg an den Kammerpräsidenten v. Viereck in Güstrow, daß die Post befördert werde, der Hamburger Unternehmer aber »seinen Contract und seinen Liberei-Rock urgire«. Die Abfertigung der Post in Hamburg scheint ebenfalls durch den Unternehmer erfolgt zu sein. Schon im Jahre 1678 trat jedoch eine Aenderung dahin ein, daß die Postfahrt dem Amtsschreiber Krüger in Boizenburg und dem Daniel le Plat in Güstrow übertragen wurde; Letzterer siedelte zum Zweck der Abfertigung der Post nach Hamburg über, sein Sohn aber wurde im Jahre 1690 vom Herzog zu seinem Postmeister in Hamburg ernannt »zum Behufe der herzoglichen Hofpost«. Johannes le Plat erhielt ein Jahresgehalt von 100 Thlrn. hamburgisch, hatte dafür aber auch »ein tüchtiges Posthaus« zu halten. Der Senat ertheilte zu dieser Einrichtung eines herzoglichen Postamts seine Zustimmung. In ähnlicher Weise hatte der Herzog Christian von Schwerin von seiner Residenz aus eine Postverbindung mit Hamburg einrichten lassen. Im Jahre 1698 wurde indessen das »Comtoir« der Schweriner Post mit dem der Güstrower zu einem mecklenburgischen Postamte vereinigt.

Da es sich indeß herausstellte, daß die Güstrower Küchenpost — die Schweriner scheint ihrer eigentlichen Bestimmung getreuer geblieben zu sein — nicht nur Packete aller Art und für Jedermann, sondern auch Personen und selbst Briefe beförderte,

so war das gute Einvernehmen mit dem Senat bald erschüttert und es entbrannte auch mit der mecklenburgischen Post die übliche Postfehde, welche schließlich dazu führte, daß der Senat in die Beförderung von Packeten und Personen in der Richtung aus Güstrow nach Hamburg willigte. Um diese Beschränkung scheint sich der »Küchenwagen« freilich nicht sehr lange gekümmert zu haben, denn schon im Jahre 1712 beginnen die Klagen der Börsenalten wegen Ueberschreitung jener Befugniß von neuem.

Die ohnedies nicht sehr bedeutenden mecklenburgischen Posteinrichtungen verschwanden indeß ohne Zuthun des Senats fast gänzlich, als im Jahre 1713 die Pest in Hamburg ausgebrochen und die Stadt nach außen völlig abgesperrt war, dann aber von Dänemark den hamburg-mecklenburgischen Posten der Durchgang durch Lauenburg verweigert wurde.

Erst im Jahre 1719, als eine kaiserliche Exekutionskommission nach Mecklenburg gekommen und dieser auch das Postwesen unterstellt worden war, erfolgte die Wiedereinrichtung der Postverbindungen mit Hamburg, einer Vermehrung dieser Verbindungen auf mehr als die früheren wöchentlich zweimaligen Fahrten setzte jedoch der Senat energischen und erfolgreichen Widerstand entgegen.

Obschon aber durch einen Senatsbeschluß vom 4. Januar 1738 dem mecklenburgischen Postmeister bei »willkürlicher Strafe« von neuem untersagt worden war, der Küchenpost eine weitere Ausdehnung als höchstens auf Reisende und Packete zu geben, so scheint doch dieses Verbot nicht allzu ernstlich gemeint und der Entwickelung der mecklenburgischen Post in Hamburg nicht sonderlich hinderlich gewesen zu sein. In erheblicherem Maße war dies der Fall, als Hannover den mecklenburgischen Posten den Durchlaß durch das inzwischen hannoversch gewordene Lauenburg verweigerte. Eine Abfindungssumme von 300 Thlrn. jährlich beseitigte auch diese Schwierigkeit, wogegen man mecklenburgischerseits im Jahre 1780 es durchsetzte, daß die hamburgische Postverwaltung für die Durchführung der hamburgischen sogenannten pommerschen Briefpost auf der Strecke zwischen Wismar und Rostock eine Vergütung von 1200 Mk. Cour. an Mecklenburg entrichtete.

Als im Jahre 1807 das großherzoglich berg'sche Ober-Postamt an die Stelle der einzelnen Postanstalten in Hamburg trat, gelang es der mecklenburgischen Postverwaltung, das Fortbestehen eines mecklenburgischen Postamts für Fahrpostsendungen noch längere Zeit durchzusetzen, bis schließlich nach dem Eintritt der französischen Gewalthaberschaft der Sitz desselben nach der mecklenburgischen Grenze zurückverlegt wurde. Am 12. März 1813 kehrte das mecklenburgische Postamt gleichzeitig mit dem Einmarsch der Russen in Hamburg auf seine alten Stätte zurück, mußte aber nochmals den wiederkehrenden Franzosen weichen, bis endlich am 4. Mai 1814 die definitive Wiedereinführung des während der ganzen Zeit der französischen Herrschaft in Hamburg verbliebenen Postmeisters Pauly erfolgte. Als inmitten der nun folgenden friedlichen Entwickelung des Handels und Verkehrs die seit 1817 zum Ober-Postamt erhobene mecklenburgische Postanstalt in Hamburg immer mehr an Bedeutung gewann und einen nicht unerheblichen Gewinn abzuwerfen begann, wußte es der Senat der Stadt gegen Zusicherung des ungestörten Fortbestandes der genannten Postanstalt durchzusetzen, daß die Zahlung der Durchgangsgebühr für die Hamburger pommersche Briefpost aufgehoben wurde. Nicht lange nachher gestaltete ohnedies der Bau der Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg, deren Eröffnung im Dezember 1846 erfolgte, die Verhältnisse völlig um. Die Landpost-

verbindungen nach Mecklenburg kamen sämmtlich in Wegfall, der gesammte Verkehr zwischen Hamburg und den Postorten in Mecklenburg ging auf die erwähnte Eisenbahn über und wurde, zum Theil unter Mitwirkung mecklenburgischer Postbeamter von dem königlich preußischen Eisenbahn-Postamt Nr. 3 vermittelt. Die Eröffnung der Eisenbahn hatte auch die Aufhebung der früheren beiden mecklenburgischen Posthaltereien in Hamburg zur Folge, indem schließlich nur noch Bahnhofs- und Stadtbestellfahrten auszuüben waren.

Der Hamburger Senat hielt an dem geschichtlich allerdings begründeten Standpunkt, daß das mecklenburgische Ober-Postamt zur Besorgung der Briefpost nicht befugt sei, auch dann noch zähe fest, als der Abschluß des deutsch-österreichischen Postvereins zu einer anderweiten Regelung des beiderseitigen Verhältnisses drängte. So blieben denn jahrelange Verhandlungen fruchtlos, bis endlich die politische Neugestaltung Deutschlands auch diesen Meinungsverschiedenheiten ein Ende machte und die norddeutsche Postverwaltung im Jahre 1867 die völlige Einigung aller früheren Sonderinteressen im Hamburger Postwesen herbeiführte.

Das Personal des mecklenburgischen Ober-Postamts bestand im Jahre 1866 aus: 1 Ober-Postamtsdirektor, 1 Ober-Postsekretär, 4 Postsekretären, 1 Postschreiber und 13 Unterbeamten. (Schluß folgt.)

---

84. Die Ergebnisse der württembergischen Telegraphenverwaltung im Etatsjahre 1874/75.

Die Ausdehnung der Telegraphie in Württemberg läßt sich aus den folgenden Mittheilungen beurtheilen, welche dem an Se. Majestät den König von Württemberg über die Ergebnisse der Telegraphenverwaltung im Etatsjahre 1874/75 erstatteten Berichte entnommen sind.

Danach betrugen die Gesammteinnahmen .... 268,336 Fl. 23 Kr.
(darunter war Einnahme an erhobenen Gebühren 242,352 Fl. 10 Kr.)

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf .... 286,626 » 53 »

Die Einnahmen blieben mithin hinter den Ausgaben zurück um .... 18,290 » 30 »

Der Etat hatte nach den Ergebnissen des Vorjahres und mit Rücksicht auf die erheblichen Gehaltsaufbesserungen im Betrage von 15,187 Fl. 55 Kr. nur eine Zubuße von 10,187 Fl. 55 Kr. vorgesehen.

Diese Zubuße bezw. die Erhöhung derselben gegenüber der Etatsannahme wird nach dem Berichte veranlaßt durch die Einführung des Bahnpolizeireglements für das Deutsche Reich, welche in Folge der Eröffnung zahlreicher kleiner Stationen an den Bahnlinien der Telegraphenverwaltung größere Leistungen für die Eisenbahnbetriebsverwaltung auferlegte.

Bei Beurtheilung der Leistungen und der finanziellen Ergebnisse der Telegraphenverwaltung ist überhaupt zu berücksichtigen, daß dieselbe auch den Bahntelegraphendienst zu besorgen hat und daß die Eisenbahnbetriebsverwaltung bei dem größten Theile der Eisenbahntelegraphenstationen, bei 189 von 196, nur die Gehalte des bedienenden Personals (allerdings ohne Einnahmeantheil) bezahlt. Nichts-

destoweniger wird in Folge der Zunahme hauptsächlich des inneren Verkehrs und weiterer Ersparnisse an den Betriebskosten das Verschwinden der Zubuße schon für das Jahr 1875/76 erhofft.

Die Länge der Telegraphenlinien am 1. Juli 1875 betrug 2,419,1 Kilom.
Die Länge der einzelnen Leitungen (Drähte) .... 5,956,4 »
Die Anzahl der Telegraphenstationen .... 317 »

Es wurden im Kalenderjahr 1874 befördert:

1. Staats- und Privattelegramme:
   a) inländische (abgegangene und angekommene) 583,154
   b) ausländische (abgegangene und angekommene) 406,552
   c) ausländische Transittelegramme 46,733

Zusammen 1. Staats- und Privattelegramme..... 1,036,439.

2. Gebührenfreie Diensttelegramme der verschiedenen Stellen der Verkehrsanstalten 233,959

Im Ganzen..... 1,270,398.

Umtelegraphirt wurden im Jahre 1874: Staats- und Privattelegramme .. 463,170
Diensttelegramme .. 25,376

Die Anzahl aller verarbeiteten Telegramme beträgt daher für das Jahr 1874 .... 1,758,944.

Von den abgesendeten und angekommenen Telegrammen entfallen auf den

	abgesendet:	angekommen:
a) inländischen Verkehr	291,577	291,577
b) Wechselverkehr mit Bayern	51,510	55,239
c) Wechselverkehr mit dem Reichs-Telegraphengebiete	105,281	113,682
d) Verkehr mit dem Auslande	37,496	43,344

Von den nach dem Auslande bestimmten 37,496 Telegrammen wurden abgesendet:

nach der Schweiz	15,656
» Oesterreich-Ungarn	9,508
» Frankreich	3,140
» Helgoland und England	2,431 10
» den Niederlanden	1,739
» Rußland	1,518
» Italien	1,315
» Belgien	1,220
» Indien, China, Japan	268
» Rumänien, Serbien, der Türkei, Griechenland, Malta, Egypten	247
» Amerika	187
» Schweden und Norwegen	119
» Dänemark	71
» Spanien und Portugal	67
	37,496.

Im Kalenderjahre 1874 betrug die Anzahl der behandelten (abgesendeten, angekommenen und umtelegraphirten) Telegramme bei

Stationen		Telegramme		
1	über	500,000		
2	zwischen	50,000	und	100,000
1	»	40,000	»	50,000
1	»	30,000	»	40,000
5	»	20,000	»	30,000
10	»	10,000	»	20,000
5	»	9,000	»	10,000
1	»	8,000	»	9,000
1	»	7,000	»	8,000
2	»	6,000	»	7,000
5	»	5,000	»	6,000
10	»	4,000	»	5,000
17	»	3,000	»	4,000
21	»	2,000	»	3,000
62	»	1,000	»	2,000
84	»	500	»	1,000
63	unter	500		
291.				

Die Roheinnahmen betrugen im Kalenderjahre 1874 bei

Stationen					
1 (Stuttgart)	über	100,000 Fl.			
2 (Ulm, Heilbronn)	zwischen	10,000	und	20,000	Fl.
1 (Cannstadt)	»	8,000	»	9,000	»
5 (Ludwigsburg, Reutlingen, Eßlingen, Tübingen, Wildbad)	»	3,000	»	4,000	»
6	»	2,000	»	3,000	»
11	»	1,000	»	2,000	»
2	»	900	»	1,000	»
6	»	800	»	900	»
9	»	700	»	800	»
12	»	600	»	700	»
9	»	500	»	600	»
13	»	400	»	500	»
20	»	300	»	400	»
37	»	200	»	300	»
88	»	100	»	200	»
69	unter	100 Fl.			
291.					

Am Schlusse des Kalenderjahres 1874 waren 291 Stationen für den allgemeinen Verkehr und 12 nur für den Bahndienstverkehr eröffnet.

Von der Gesammt-Roheinnahme von 250,000 Fl. entfallen auf die

7	selbstständigen Stationen (Bruchsal, Cannstadt, Friedrichshafen, Heilbronn, Stuttgart, Tübingen, Ulm)	142,918 Fl.
189	mit dem Eisenbahnbetriebsdienst vereinigten Stationen	79,386 »
85	mit dem Postdienst vereinigten Stationen	24,887 »
4	mit dem Eisenbahnbaudienst vereinigten Stationen	1,767 »
6	von Privatpersonen verwalteten Stationen	1,242 »
291.		

Die Roheinnahmen der Stationen Stuttgart, Heilbronn und Ulm mit 127,709 Fl. betragen 51,04 pCt., diejenige der Station Stuttgart allein mit 100,793 Fl. beträgt 40,28 pCt. der Gesammt-Roheinnahme.

Von den für den allgemeinen Verkehr eröffneten 291 Stationen haben ununterbrochenen Dienst 2
(Stuttgart, Ulm), vollen Tagesdienst und darüber hinaus 195
beschränkten Tagesdienst 94
291.

Die Anzahl der Apparate betrug am 1. Juli 1875:
492 (worunter 6 Hughesdruckapparate auf der Hauptstation Stuttgart).

Gegenüber dem Vorjahre 1873 hat zugenommen:

die Anzahl der abgesendeten Telegramme um	6,84 pCt.,
» » » angekommenen (einschließlich inländische) um	6,65 »
» » » umtelegraphirten » » um	6,05 »
» » aller behandelten Telegramme um	5,86 »
» Roheinnahme um	2,78 »
» Reineinnahme um	2,23 »

Die Anzahl der Transittelegramme dagegen hat um 11,23 pCt. abgenommen.

Die gegenüber den Vorjahren nur mäßige Zunahme des Verkehrs hat ihre Ursache in dem Drucke, welcher auf Handel und Industrie immer noch lastet. Daß unter so ungünstigen Verhältnissen der telegraphische Verkehr in Württemberg wenigstens nicht abgenommen hat, sondern eine, wenn auch kleine Zunahme zeigt, dürfte immerhin der Hervorhebung werth sein.

Es entfällt eine Telegraphenstation (nach Einrechnung auch der »Eisenbahn-Telegraphenstationen« in den andern Ländern) auf

	□ Kilometer	Einwohner
in Württemberg	64,3	6,001
in Bayern	98	6,300
in dem Reichs-Telegraphengebiete	114,2	8,739
in der Schweiz	46,0	2,969
in Belgien	51,3	9,153
in Großbritannien	56,5	5,720
in den Niederlanden	100,2	11,202
in Frankreich	131,9	9,012
in Italien	164,5	14,881
in Oesterreich-Ungarn	213,5	12,283

Hiernach nimmt Württemberg, was die Ausdehnung des Telegraphennetzes betrifft, in Deutschland die erste Stelle ein; von den übrigen Staaten Europas gehen ihm nur die Schweiz, Belgien und Großbritannien vor.

Auf je 1000 Einwohner kommen aufgegebene Telegramme in

Württemberg	267,1	Stück,
Bayern	233,0	»
dem Reichs-Telegraphengebiete	298,4	»
der Schweiz	799,2	»

---

85. Skizzen aus Grönland.

In den Berichten der Nordpol-Expeditionen spielen häufig die dänischen Niederlassungen in Grönland eine gewisse Rolle als Stützpunkte für das weitere Vordringen, wobei stets die gastfreundliche Hülfe, mit welcher die dortigen Beamten und Ansiedler den kühnen Forschern Beistand zu leisten pflegen, rühmend hervorgehoben wird. Gleichwohl sind aber bei den nur spärlich an die Oeffentlichkeit gelangenden Nachrichten über das eigentliche Leben und Treiben jener Vertreter der Civilisation im hohen Norden wohl nur wenige im Stande, sich ein Bild der klimatischen und gesellschaftlichen Zustände zu machen; im Allgemeinen überwiegt vielmehr bei dem Namen »Grönland« der Gedanke an ein trostloses, von der übrigen Menschheit abgeschnittenes Dasein inmitten einer Einöde voll Schnee und Eis.

Mit Genugthuung begrüßen wir deshalb eine von der geographischen Zeitschrift »The geographical magazine« in Aussicht gestellte Veröffentlichung von Schilderungen über das Leben europäischer Ansiedler in Grönland. Dieselben haben eine dänische Dame zur Verfasserin, die auf einer jener Niederlassungen geboren ist und auch später als verheirathete Frau jahrelang daselbst gelebt hat.

Für unsern Leserkreis bietet der erste, in der Augustnummer der bezeichneten Zeitschrift abgedruckte Artikel: »Unsere Sommertage« noch insofern ein besonderes Interesse, als derselbe zum großen Theil die Post und ihren freudig erregenden Einfluß auf die Herzen der in jenen fernen Regionen Weilenden zum Gegenstande hat.

Wir lassen deshalb den Artikel, und zwar, um denselben in seiner charakteristischen Färbung nicht abzuschwächen, in möglichst getreuer Uebersetzung folgen:

»Wir, ich meine die Damen der Kolonie Godthaab*), waren sehr eingenommen für unsere kleinen Privat-Zusammenkünfte oder Nachmittagspartien. Im Sommer spielten sie sich gewöhnlich in der freien Natur ab: auf den Hügeln oder in unserm Garten, welcher der größte im Ort war. Im Winter pflegten wir unsere Zirkel im geschlossenen Raume abzuhalten. Unser Haus war geräumig und wohnlich, mit der Aussicht auf ein großes Stück eingehegten Landes, das wir den Garten nannten. Dieser war nun zwar keineswegs einem europäischen Garten zu vergleichen, immerhin war er aber nach unsern grönländischen Begriffen ein ganz entzückender Platz. Die Umfriedigung bestand aus einer ziemlich hohen Mauer von Stein und Torf und einem darauf gesetzten roth angestrichenen Holzgitter. Ein breiter Kiesweg theilte den ganzen inneren Raum in zwei Hälften, von denen die eine reihenweise An-

*) Dänische Niederlassung an der Südwestspitze von Grönland an der sogenannten Junggesellen-Bai.

pflanzungen von Rettigen, Kraut, Mohrrüben und anderen Gemüsesorten enthielt, während die andere einen netten Rasenplatz bildete mit Löwenzahn und Gänseblümchen. In einer Ecke dieser Abtheilung hatten wir eine Rasenbank, auf der Südseite stand ein kleines Gewächshaus zur Aufzucht von europäischen Blumen und Erdbeeren. In einer Art Halle war ein Tisch nebst mehreren ziemlich ländlich zusammengezimmerten Stühlen aufgestellt, und hierher brachten wir oft unsere Näharbeit und plauderten bei einer Nachmittagstasse Thee gar eifrig über die Ortsneuigkeiten, indem wir uns dabei gelegentlich an dem Anblick und Duft unserer heimischen Rosen ergötzten.

Selten kam es, daß wir die Wohnzimmer der frischen freien Luft vorzogen. Gar mancher Stich und manche Masche wurde da unter fröhlichem Geplauder gemacht. Noch öfter jedoch als in den Garten gingen wir auf eine der kleinen Anhöhen. Auch hierhin brachten wir unsere Näharbeit mit und ein Buch, unsere frischgebackenen Kuchen, den kleinen schwarzen Theekessel und die verschiedenen Theezuthaten. Nicht gern nahmen wir gute Bestecke und Eßgeräthschaften mit, da wir sie dann allzu ängstlich hüten mußten. Es hielt nicht schwer, ein geschütztes Plätzchen zu finden, von wo aus wir einen Blick auf das Meer hatten. Unsere Lektüre hätten wir freilich stets besser im Garten pflegen können, denn hier wurden wir oft und aus den verschiedensten Anlässen gestört. Aber darum kümmerten wir uns schließlich weniger, fehlte es uns ja doch nie an Stoff zu unseren Plaudereien, welche die in dichten Wolken die nahe Bai umkreisenden »Tatterats«*) mit ihrer Musik begleiteten. Manchmal statteten uns auch unsere Ziegen ihren Besuch ab, oder ein kleines Schneehuhn lenkte durch sein Gezwitscher unsere Aufmerksamkeit auf sich. Schließlich kam noch irgend ein Grönländerjunge oder -Mädchen scheu heran und bot uns ein einheimisches Gericht, einen Fisch oder irgend eine Handarbeit an, und so ließen wir oft unsere Näharbeit lange Zeit unberührt liegen. Um die Wahrheit zu sagen, diese Partien waren eigentlich Stunden des Müßiggangs, abgesehen von der Thätigkeit unserer Augen, welche wir fortwährend nach dem entgegengesetzten Ufer wandern ließen, über den blauen Wasserspiegel hin nach den sonnigen Hügeln von »Nordland«.

Zum Lesen kamen wir zweifellos noch viel eher im Garten, obwohl wir dort umgeben waren von dem fröhlichen Treiben der Eingebornen, Geschrei und Lachen lärmender Kinder, lautem Schwatzen der jungen Mädchen, die, Hand in Hand, oder den Arm gegenseitig um den Nacken der Begleiterin geschlungen, in der langen Koloniestraße auf und ab schlenderten. Diese Straße hatten wir »Langelinie« getauft, zum Gedächtniß an unsere herrliche Uferpromenade in Kopenhagen.

Nur wenn der stets unvergeßliche Ruf: die Post, die Post! durch die ganze Kolonie tönte, dann verließen wir schnell die Traumwelt unseres Buchs der Wirklichkeit zu Liebe. O, das war in der That eine allzu frohe Wirklichkeit. Jetzt wenden sich Aller Augen nach dem Meere, nach der ruhigen blauen Fläche unseres Godthaab Fjords, und Jedes bemüht sich, es dem Andern zuvorzuthun im Auffinden und Hinweisen auf die Gegenstände unseres Hoffens und Bangens: die zwei Postboten in ihren Kayaks, wie sie sich durch die treibenden Eisschollen durcharbeiten. Endlich sind sie glücklich angelangt zwischen den Felsen am Ufer. Zugleich entsteht ein Hin- und Herlaufen und eine freudige Bewegung unter den Grönländern,

*) Isländische Möve.

die fast vollzählig am Ufer versammelt sind, um die Neuigkeiten zu vernehmen. Die Fremdlinge sind für Jedermann Gegenstand des Interesses, denn Diejenigen, welche selbst keine Briefe erhalten (das Briefschreiben ist gegenwärtig unter den Grönländern schon allgemein eingebürgert), sind nicht minder begierig, von ihren Verwandten und Freunden auf anderen Stationen etwas zu hören und rechnen darum auf die mündlichen Mittheilungen der Postboten. Andere stehen hinwiederum zu den Letzteren selbst in nahen Beziehungen und so ist es nicht zu verwundern, daß Alle in Erwartung der Dinge herbeieilen. Nur ein paar alte Mütterchen machen eine Ausnahme und warten an der Thür oder auf dem niedrigen Dach ihrer Hütte geduldig, bis sie von einem vorbeilaufenden Kinde oder einem daherschlendernden Mädchen ein paar Brocken von den mitgebrachten Neuigkeiten erfahren.

Die gewöhnlichen Fragen, die wir (die Dänen) zu stellen pflegen, sind folgende: »Von woher kommt die Post? Von Sukkertoppen, von Frederikshaab, oder, wer weiß, vielleicht von dem fernen Julianehaab!« Ach, aber wenn sie am Ende gar noch von weiterher, aus Europa kommt, dann ist das Entzücken vollständig! Dieses letztere Ereigniß wissen die Kayaks schon in weiter Entfernung vom Ufer anzukündigen, indem sie ihr Ruder aufrecht, wie einen Mast stellen, um anzudeuten, daß das Schiff von Europa die Post an irgend einer der anderen Stationen gelandet hat. In diesem Fall will das Jubelgeschrei »Umiarsui — it!« (Schiff, Schiff, ach das Schiff!) gar kein Ende nehmen. Ich habe ein paar arme nervenschwache Geschöpfe gekannt, die unsern schallenden Chorus kaum aushalten konnten, aber Niemand achtete auf ihre Klagen, die in dem sonstigen allgemeinen fröhlichen Einklang untergingen. Alle waren gleich glücklich, unbekümmert um den Anderen und voller Hoffnungen, bis der Gouverneur das Postfelleisen geöffnet hatte und dessen Inhalt alsdann, wenigstens für einige Zeit, dem allgemeinen Interesse die verschiedenen Richtungen anwies.

Die Post konnte eigentlich zu jeder Zeit des Tages eintreffen, mir aber kam es vor, als ob sie meist in den Stunden ankam, da das Nordland in seiner vollen Pracht erglühte, und ich weiß, daß oftmals eine Scene wie die obenbeschriebene unsere Nachmittagspartien im Garten unterbrach und ihnen ein schnelles Ende bereitete; sonst wurden wir nicht gestört, es sei denn durch unsere eigenen Kinder (ich spreche immer von den Europäer-Kindern im Allgemeinen), die vielleicht ihre Köpfe durch das rothe Holzgitter steckten und uns zuriefen: »Bitte, Susanna will in den mährischen Abend-Gottesdienst gehen, darf ich mitkommen?« »Ja, liebes Kind, geh mit!« Und — »Erlaubst Du, daß unsere zwei kleinen grönländischen Freunde Arnak und Kistan heute Abend zum Thee kommen?« Oder — »Dürfen wir mit den anderen Kindern einen Ausflug nach einem der nahe gelegenen Hügel machen?« Fragen, die gewöhnlich die willkommene Bejahung: »Sorungna« zur Folge hatten. Ueberhaupt hatten unsere Kinder von einem gewissen Alter an die vollste Freiheit, zu gehen, wohin es ihnen beliebte und sich ihre Gesellschaft ganz nach ihrem Geschmack zu wählen; nur wenn sie über die Grenzen der Hauptkolonie hinausgehen wollten, mußten sie vorerst besonders um Erlaubniß fragen. Meine eigene Tochter, die inzwischen ein erwachsenes Mädchen geworden ist, sitzt jetzt neben mir und wir plaudern dabei von jenen vergangenen Tagen, einstimmig in dem Lobe, daß es romantische Zeiten gewesen sind.

Wiederum eines schönen Nachmittags wird unsere Gesellschaft elektrisirt durch den Ruf »Umiarsuit«, aber dieses Mal wird das Schiff nicht erst durch das Post-

boot angemeldet, wir sehen es leibhaftig mit unseren eigenen Augen seewärts um die dunkle Spitze von Kangek herumkommen; zuerst ist nur der Bug sichtbar, dann ein Mast, dann der andere, und vielleicht sogar noch ein dritter, und sofort wissen die Erfahrneren das Schiff beim Namen zu nennen, also z. B. der »Tjalfe«, »Neptun«, die »Lucinda« *) u. s. w., und wieder sind wir voll derselben glücklichen Vorahnungen, die Europäer besonders in sehnsüchtiger Erwartung der lieben Briefe aus der Heimath, während die Grönländer unsere Hoffnungen schon insofern theilen, als sie in unsere hauptsächlichsten Familienangelegenheiten eingeweiht sind. Aber auch für sich selbst sind sie voll der frohesten Erregung in Erwartung aller derjenigen Genüsse, die der Aufenthalt eines Schiffes und das Schiffsvolk stets mit sich bringen. Während des Aus- sowie des Einladens des Schiffes sitzt jung und alt, besonders Frauen, vom Morgen bis spät am Abend in Gruppen am Strande, um sich entweder mit den Helden des Tages, den Seeleuten, die Zeit zu vertreiben oder auch nur in aller Ruhe sie und ihre Geschäftigkeit zu betrachten. Auch wir haben nicht geringen Genuß in Aussicht, da wir ja bald unsere lieben Landsleute sehen und ihren Mittheilungen lauschen können. Aber noch ist das Schiff nicht angelangt. »Bitte, Mr. Sv.«, oder »lieber Niels Egede, sagen Sie uns doch, wie lange es wohl dauern wird, bis das Schiff über den Golf gekommen ist? Wie ist gerade die Strömung? Nicht wahr, gewiß werden wir gleich eine kleine Südbrise bekommen?« So gingen Fragen und Bemerkungen der Damen und Kinder durcheinander, die oft schwer genug zu beantworten waren. Kleine unnütze und unruhige Köpfe, wie wir waren, verwandten wir keinen Blick von dem bezaubernden Punkt und wünschten nur, daß die See, die wir sonst so gern in ihrer jetzigen Spiegelglätte sahen, bald ein etwas bewegteres Aussehen durch eine steife Brise erhalten möchte, denn Wind, das wußten wir, mußte der »Tjalfe« haben, um zu uns zu gelangen. — »Stürme dahin blaue Woge, rolle schneller!«

Während dieser unserer erregten Stimmung ist die ganze übrige Kolonie voller Rührigkeit. Boote sind ausgesetzt, bemannt von einem ganzen Schwarm von Bootsleuten. Bald durchschneiden sie das Wasser und beeilen sich, beim Herantauen des Schiffs behülflich zu sein, sofern die Windstille anhalten sollte. Wie herrlich ist der Abend! Die Sonne sinkt gerade hinter den Cook-Inseln hinab, die Oberfläche des Wassers ist leicht gekräuselt und schimmert in den reichsten Tinten, während wirklich eine schwache Brise aus Südwesten einsetzt —, eine sehr häufige Erscheinung im Golf von Godthaab. — Wir haben die große Genugthuung, unser »Umiarsuit« herannahen und, noch mehr, bald darauf hinter uns verschwinden zu sehen, um zwischen den Felsen unseres Haupthafens Anker zu werfen.

Die etwas stürmischere junge Welt macht sich sofort auf die Beine und verändert die Scene. Jetzt sieht man sie die Höhe hinaufklettern, um die Hochebene zu erreichen, welche zum Hafen führt; dort wagen sie sich, mit den Ziegen um die Wette, auf die allervordersten Klippen, um sie nicht eher wieder zu verlassen, bis nicht der Gesang der Matrosen verstummt oder die Nacht hereingebrochen ist, — jene klare Nacht, fast so hell wie der Tag, freilich etwas kälter!

Die Damen nehmen von einander Abschied und eilen nach ihren Wohnungen zu den kleinen häuslichen Pflichten, als: die Kinder zu Bett zu bringen, die kostbare

*) Anm. d. Red. Dänische Postschiffe, welche den Verkehr zwischen Kopenhagen und Grönland vermitteln.

Milch unserer Ziegen bei Seite zu stellen, und das Abendbrot an die Dienstleute zu vertheilen. Alles Dinge, die wir, um die Wahrheit zu gestehen, mit einer uns selbst erstaunlichen Gleichgültigkeit besorgten, denn wir waren, wie es scheint, nur mehr von dem einen Gedanken beseelt: welche Neuigkeiten werden wir hören, wenn wir nach dem Thee im Hause des Gouverneurs zusammenkommen. Einige unserer Herren, die mit den Booten gingen, welche das Schiff in den Hafen zogen, werden hoffentlich im Stande sein, etwas Neues von der Ferne mitzutheilen, und, wenn die Arbeit, das Schiff sicher in den Hafen zu bringen, nicht allzu schwierig war, wird sicherlich der Kapitain mitkommen — hier kommt er schon leibhaftig daher, der liebe gute Kapitain! Jetzt können wir unmöglich länger an uns halten und bestürmen ihn mit allen möglichen Fragen, sowohl aus dem Gebiete der Politik, als des Privatlebens, die er uns geduldig und nach allen Seiten hin bereitwillig beantwortet.

Das Haus des Gouverneurs liegt in der lebhaftesten Gegend unserer Kolonie, nahe am Strande, an der großen Hauptstraße, auf der die Grönländer, besonders an einem solchen Abend, in kleinen Gruppen auf und abgehen und es nicht unterlassen, gelegentlich einen neugierigen Blick nach den Fenstern zu werfen, während die keckeren unter den Mädchen uns hin und wieder sogar ein paar Scherzworte zuwerfen.

Wir ließen es uns alsdann nicht nehmen, uns in die breiten Fensternischen zu setzen, wo wir sowohl das Gespräch der Herren verfolgen, als auch Alles beobachten konnten, was draußen vorging. »Ajungidlat?« »sind sie Alle wohlauf?« (unsere Angehörigen nämlich) ruft man uns von draußen zu. — »O ja, ich danke!« — und sie eilen vorüber, freundlich mit dem Kopfe uns zunickend, und bald darauf hören wir sie an der unteren Brücke des unsere Kolonie durchfließenden Baches ihren Lieblingstanz ausführen, eine Melodie, lebhaft zugleich und eintönig. Dort wiederum sieht man noch spät in der Nacht einen Robbenjäger oder Fischer landen, der offenbar voll Erstaunen ist über die sich abspielende Scene — oder ein paar Grönländer-Mütter, die ihre schläfrigen Kleinen unter eindringlichem Zureden nach Hause schleppen.

Die Zeit ist inzwischen weit vorgerückt und der Kapitain macht die Bemerkung, daß die schützenden Felsen des Hafens nicht so nahe seien, wie er selbst es wünschte, eine Bemerkung, deren Sinn uns Allen klar ist. Der Koch des Gouverneurs besteht eigensinnig auf der Frage, ob es nicht Zeit sei, die Flagge herunterzunehmen (sie war nämlich diesen Nachmittag dem Einlaufen des Schiffs zu Ehren aufgehißt worden). »Ja wohl, sie muß abgenommen werden.« Und nun sehen wir Christoph, unsern gutmüthigen Christoph, den Hügel hinter Ane Katha's Haus hinaufrennen, auf dessen Gipfel die Flaggenstange steht, gleich darauf kehrt er zurück, den großen »Danebrog« aufgerollt im Arm. (Morgen soll er wieder dem Schiff zu Ehren lustig wehen.) Wir selbst machen uns jetzt zum Aufbruch bereit, Wirthe und Gäste verfügen sich hinaus vor das Haus, wo das Abschiednehmen beginnt, während die Herren den Kapitain noch über die nächsten Hügel begleiten. Einen letzten Blick werfen wir noch in der stillen Nacht den Hügeln und Thälern unseres geliebten Nordlandes zu, dann ist Alles verschwunden und lautlos. Das Gemurmel des Baches und das Rauschen vom Ufer her, sowie das melodische Plätschern des kleinen Wasserfalls hinter des Doktors Haus sind die einzigen Laute, welche noch die Stille der Nacht unterbrechen.

Gute Nacht! und, nochmals gute Nacht! ein grüßender Wink einem Mädchen, das Wasser aus dem Bache schöpft, und der ereignißreiche Tag ist zu Ende. Wir gehen zu Bett, glücklich im Gedanken an morgen.

Noch haben wir unsere Briefe nicht erhalten, es war zu spät, das Postfelleisen noch heute Abend an Land zu schaffen —, aber morgen!

Damit diesem Bilde grönländischen Stilllebens der realistische Hintergrund des staatlichen und wirthschaftlichen Lebens nicht fehle, sei demselben noch eine kurze statistische Darstellung der einschlägigen Verhältnisse beigefügt, zu der uns die Eingangs erwähnte Quelle zuverläßiges Material in den neueren Mittheilungen eines dänischen, mit den Verhältnissen Grönlands wohlvertrauten Fachmannes bietet.

Dänisch-Grönland zerfällt hiernach in Süd- und Nord-Grönland, welche unter je einem besonderen Inspektor stehen, der in Godthaab bz. in Godhavn oder Lievely seinen Wohnsitz hat. Diesem sind die Agenten oder Gouverneure der verschiedenen Kolonien untergeordnet, und zwar fünf in Süd-Grönland, nämlich in: Julianehaab, Frederikshaab, Godthaab, Sukkertoppen und Holstenborg, und sieben in Nord-Grönland: in Egedesminde, Godhavn, Christianshaab, Jacobshavn, Ritenbank, Umanak und Upernivik. Jede Kolonie hat eine Hauptstation mit einer Kirche, einer Schule und dem Wohnhause des Agenten; außerdem sind noch verschiedene, ständig bewohnte Niederlassungen längs der Fjörds und auf den Inseln vorhanden. Im Sommer leben die Eskimo-Jäger und -Fischer in Zelten und zerstreuen sich dabei meist über größere Strecken.

Die fünf Kolonien Süd-Grönlands haben zusammen eine Bevölkerung von 130 Europäern und 5512 Eingeborenen, welche Letzteren auf 592 Wohnhäuser vertheilt sind. Die Kolonie Julianehaab allein umfaßt 299 Wohnhäuser mit 2332 Eingeborenen und 39 Europäern. In den sieben Kolonien Nord-Grönlands leben 4095 Eingeborene und 106 Europäer. Die Gesammtbevölkerung von Dänisch-Grönland beziffert sich hiernach gegenwärtig auf 9843 Köpfe.

Nach der Aufnahme von 1874 überstieg die Zahl der Geburten jene der Todesfälle um 105, die weibliche Bevölkerung war um 593 Personen stärker als die männliche.

In dem zwanzigjährigen Zeitraum von 1853 bis 1874 ergaben die dänischen Kolonien in Grönland eine Gesammteinnahme für den Staat von 157,428 Pfd. Strl., darunter 111,026 Pfd. Strl. aus den vom Staate betriebenen Handelsgeschäften. Nach Abzug aller Ausgaben ergiebt dies eine durchschnittliche reine Jahreseinnahme von 5286 Pfd. Strl. Wenn man ferner in Betracht zieht, daß die dänische Regierung mit der Begründung der Kolonien nicht nur für die heimische Bevölkerung ein Feld gewinnbringender Thätigkeit eröffnete, sondern auch den früher in tiefster Armuth lebenden Eskimos manche Wohlthaten erwies, so kann allerdings das ganze Kolonisations-Unternehmen ein nach jeder Richtung ersprießliches genannt werden.

Die Hauptausfuhrartikel Grönlands sind Thran, Felle, Eiderdunen und Federn, die als Elfenbein in den Handel kommenden Narwalhörner, sowie getrockneter Stockfisch.

Der Gesammtwerth dieser Ausfuhrartikel belief sich im Jahre 1874 auf 44,936 Pfd. Strl. Der größte Betrag entfällt hiervon auf Thran mit 31,897 Pfd. Strl., sodann kommen Robbenfelle mit 5080 Pfd. Strl., blaue Fuchsfelle mit 4942 Pfd. Strl. Weiße Fuchs- und Bärenfelle ergaben zusammen 740 Pfd. Strl. Bären werden überhaupt nur an der äußersten Südspitze Grönlands, im Bezirk von Julianehaab erlegt, woselbst die Bären von der Ostküste her um das Kap Farewell mit dem Treibeis kommen. Die Ausbeute an Eiderdunen ergab 990 Pfd., an Federn 660 Pfd., an Elfenbein 170 Pfd. und an Stockfisch 270 Pfd. Strl.

Von der Roheinnahme wird, abgesehen von den Kosten für die Beamten und Schiffe, ein Theil den Kirchspiel-Verwaltungen, den sogenannten Missuisat oder Parssisut, zum Unterhalt Altersschwacher und Kranker, zur Unterstützung von Wittwen und Waisen, sowie zu verschiedenen anderen öffentlichen Zwecken überwiesen.

Die Verbindung zwischen den grönländischen Besitzungen und Kopenhagen wird von Seiten der Regierung zur günstigen Jahreszeit durch neun Segelschiffe unterhalten, von denen zwei oder drei in der Regel mehrmals im Jahr die Fahrt unternehmen.

Außerdem verkehren noch Schiffe aus dem übrigen Dänemark, aus Schottland und den Vereinigten Staaten.

II. Kleine Mittheilungen.

Ein elektro-magnetischer Stationsanzeiger für Eisenbahnzüge. Das häufig unverständliche Ausrufen der Stationen von Seiten der Kondukteure und dadurch entstehende Unannehmlichkeiten haben schon längst eine Abhülfe in dieser Beziehung nothwendig erscheinen lassen. In Amerika ist dies doppelt erwünscht, da auf vielen Bahnen die Namen an den betreffenden Stationsgebäuden nicht angeschrieben stehen, der Reisende also ganz auf sein Gehör angewiesen ist. Der von Herrn Stanley M. Dewey in New-York erfundene, in den Vereinigten Staaten im Mai 1876 patentirte Apparat ist in kleine Kasten eingeschlossen, von denen sich je einer an jedem Ende im Innern des Personenwagens befindet. Diese Kasten sind mit einer Oeffnung oder Glasscheibe versehen, hinter welcher regelmäßig die Namen der betreffenden Stationen zum Vorschein kommen. Die Namen sind der Reihenfolge nach auf ein Band geschrieben, welches von einer Rolle abgezogen und auf eine zweite mit Spiralfeder versehene Rolle aufgewunden wird. Die Rollen werden durch ein einfaches Federwerk getrieben, welches von einem Hebel festgehalten wird. Wird dieser Hebel aufgehoben, so ist das Werk ausgelöst und die aufgewundene Feder setzt das Triebwerk in Bewegung, welches sich so lange abwindet, bis der Unterbrechungshebel wieder in den Einschnitt einer Scheibe fällt, die auf einer Achse des Werkes sitzt; auf diese Weise bringt der Hebel den Apparat zum Stehen.

Beim jedesmaligen Abwinden und Erscheinen einer neuen Station wird eine mit dem Triebwerk in Verbindung stehende Glocke angeschlagen, um die Aufmerksamkeit der Fahrenden auf den Namen der neuangezeigten Station zu lenken. Die Zwischenräume, in denen die Namen auf dem Band verzeichnet sind, haben genau mit dem jedesmaligen Abwinden des Werkes bz. der Rolle überein zu stimmen. Der Unterbrechungshebel trägt den Anker eines Elektromagneten, welcher mit einer Batterie in Verbindung steht. Wird nun durch den kurzen Druck auf einen Knopf oder Schlüssel, der irgendwo, z. B. im Gepäckwagen oder auf der Lokomotive angebracht ist, der Stromkreis geschlossen, so wird der Anker am Unterbrechungshebel angezogen und das Triebwerk ausgelöst.

Die Apparate stehen unter sich in Drahtverbindung und werden von einer Stelle aus zugleich in Gang gesetzt und zwar so, daß gleich nach dem Verlassen einer Station der Schlüssel gedrückt und der Name der nächstfolgenden Station aufgezogen

wird, damit Jedermann Zeit finde, die nöthigen Vorbereitungen zum etwaigen Aussteigen zu treffen.

Ist der Zug am Ende seines Weges angelangt und das Band in einer Richtung ganz abgewunden, so wird das treibende Werk, welches an einem Zapfen aufgehängt ist, so gedreht, daß das bisherige Triebrad mit dem Zahnrädchen auf der Bandrolle außer Eingriff kommt und letzteres mit einem zweiten, in entgegengesetzter Richtung sich drehenden Rade des Werkes in Eingriff kommt. Auf diese Weise erscheinen dann bei der Rückfahrt die Namen der Stationen wieder in richtiger Aufeinanderfolge.

(Dingler's Polytechn. Journal.)

Die Lebens- und Feuerversicherung in Preußen und Deutschland 1873/1874. Kein Zweig der Lebens- und Feuerversicherung in Preußen bz. im Deutschen Reich, über welche die statistischen Ergebnisse aus den Jahren 1873 und 1874 vorliegen*), weist in diesem Zeitraume einen Rückschritt gegen die Vorjahre auf. Wenngleich die Fortentwickelung in neuester Zeit mitunter nicht so günstig gewesen ist, wie in manchen Jahren vor dem letzten Kriege, so ist doch fast überall ein erfreulicher Fortschritt bemerkbar, der für die hier in Rede stehende Periode (1873, 1874) eine zum Theil sehr erhebliche Steigerung des allgemeinen Wohlstandes im Deutschen Reiche bezeugt.

1. Für die Lebensversicherungsbranche sind statistische Daten nur aus Preußen gesammelt.

a) Nach denselben waren auf den Todesfall mit Kapital versichert:

	Personen.		Kapital.	
Ende 1867.....	188,009	mit	173,632,643	Thlr.
» 1868.....	216,942	»	189,748,217	»
» 1869.....	246,417	»	210,549,477	»
» 1870.....	248,316	»	213,305,558	»
» 1871.....	259,039	»	223,115,551	»
» 1872.....	280,198	»	243,703,384	»
» 1873.....	306,806	»	270,110,320	»
» 1874.....	329,372	»	294,883,376	»

Die Steigerung ist mithin in der Personenzahl wie in der Versicherungssumme seit 1867 eine beständige gewesen, nur daß sie in den beiden Kriegsjahren hinter den übrigen Jahren zurückgeblieben ist. 1870 betrug die Zunahme nur 1899 Personen mit 2,754,081 Thlr. (durchschnittlich 5 Thlr.) Kapital. 1871 hat sich zwar die Personenanzahl wieder um 10,723 vermehrt, aber die Versicherungssumme nur um 9,809,993 Thlr., d. h. nur um 2 Thlr. im Durchschnitt. Die folgenden Jahre haben die Zuwachs-Personenziffer der Jahre 1868 (28,933 Personen) und 1869 (29,475 Personen) noch nicht wieder erreicht, denn es traten nur hinzu 1872 21,159, 1873 26,608, 1874 22,566 Personen, aber die durchschnittliche Vermehrung der Versicherungssumme ist seit 1872 von Jahr zu Jahr weit über diejenigen von 1868 und 1869 hinausgegangen. Während in diesen beiden Jahren

*) Die Lebens- und Feuerversicherung im preußischen Staate und in Deutschland, von H. Brämer, im I. und II. Heft der Zeitschrift des Königl. preuß. statistischen Büreaus, Berlin 1876. (Verlag des Königl. preuß. Statistischen Büreaus, Dr. Engel.)

mit der Vermehrung der Personenzahl ein Rückgang der Durchschnitts-Versicherungssumme um 49 bz. 21 Thlr. pro Person verbunden war, hat sich jene Summe schon während der beiden Kriegsjahre um 5 bz. 2 Thlr., 1872 aber um 11, 1873 um 10, 1874 um 15 Thlr. pro Person erhöht. Die durchschnittliche Versicherungssumme pro Person betrug 1867 924, 1868 875, 1869 854, 1870 859, 1871 861, 1872 870, 1873 880, 1874 895 Thlr. Sie ist also in stetem Fortschreiten und hat seit 1870 schon die Höhe von 1868 wieder erheblich überschritten.

Dieser Zuwachs im Versicherungsgeschäft ist hauptsächlich den deutschen Gesellschaften zu Gute gekommen, denn Ende 1867 partizipirten dieselben an der versicherten Personenzahl mit 93,7 pCt. (die Gegenseitigkeitsgesellschaften mit 19,4 pCt., die Aktiengesellschaften mit 74,3 pCt.), 1874 dagegen mit 94,8 pCt. (27,2 bz. 67,6 pCt.), während die Betheiligung der ausländischen Gesellschaften von 6,3 auf 5,2 pCt. zurückgegangen ist. An der versicherten Summe waren die deutschen Gesellschaften 1867 mit 91,6 pCt. (26,3 bz. 65,3 pCt.), 1874 mit 94,6 pCt. (31,4 bz. 63,2 pCt.), die ausländischen mit 8,4 bz. 5,4 pCt. betheiligt. Die verhältnißmäßige Vermehrung der Geschäfte hat übrigens, wie die Zahlen erweisen, nur bei den deutschen Gegenseitigkeitsgesellschaften (um 7,8 bz. 5,1 pCt.) stattgefunden, während diejenigen der deutschen Aktiengesellschaften gleich den ausländischen (um 6,7 bz. 2,1 pCt.) relativ zurückgegangen sind.

b) Die **Begräbniß- und Sterbegeldversicherung** bei Gesellschaften weist für Ende 1873 in **Preußen** 89,383 Personen mit 5,444,604 Thlr., Ende 1874 89,951 Personen mit 5,507,686 Thlr. auf. Im Jahre 1867 waren in dieser Weise 91,339 Personen mit 5,507,686 Thlr. versichert. Diese Zahlen bleiben mithin ziemlich konstant, indessen ist zu beachten, daß auf diesem Gebiete zahlreiche lokale, von der Statistik noch nicht berücksichtigte Kassen in Wirksamkeit sind, unter welchen die wenigen (11) Gesellschaften, welche derartige Versicherungen vermitteln, kaum in Betracht kommen können. Einigermaßen von Erheblichkeit ist dieser Versicherungszweig überdies nur bei der »Iduna« in Halle (Ende 1874 36,153 Personen und 2,315,537 Thlr.) und der »Germania« in Stettin (Ende 1874 24,443 Personen, 1,382,153 Thlr.). Jedenfalls ist nach den bekannten Zahlen anzunehmen, daß auch in diesem Versicherungszweige in dem Zeitraume von 1867 bis 1873/74 ein Rückschritt nicht stattgefunden hat.

c) **Kapitalversicherung auf den Lebensfall** hatten in Preußen Ende 1867 9861 Personen mit 3,625,116 Thlr., 1873 59,875 Personen mit 12,140,177 Thlr., 1874 58,858 Personen mit 12,995,827 Thlr. genommen. Bei der auffallend bedeutenden Zunahme dieser Versicherungen muß jedoch berücksichtigt werden, zum Theil, daß die Zahlen auf wenig zuverlässigen Quellen beruhen, zum Theil, daß in den Jahren 1873 und 1874, nicht aber 1867 die Mitglieder der Kinderversorgungskasse der »Colonia« (1873 29,590 mit 3,886,726 Thlr., 1874 27,768 mit 3,836,679 Thlr.) einbegriffen sind.

d) Die **Unfallversicherung** ergab 1867 in Preußen nur 2383 Thlr. Prämieneinnahmen, 1872 dagegen 64,839 Thlr., 1873 (für 76,011 Personen) 314,816 Thlr., 1874 (für 75,729 Personen) 456,237 Thlr. Diese außerordentliche Zunahme ist eine Folge des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871.

e) Nur die **Rentenversicherung** scheint, soweit das vorliegende lückenhafte Material ein Urtheil gestattet, in den letzten Jahren in Preußen keine Fortschritte

gemacht zu haben; die Zahl der Rentner ist 1874 (75,729) gegen 1867 (75,421) fast unverändert geblieben.

2. Ganz außerordentlich sind in den letzten Jahren die Feuerversicherungssummen gestiegen.

a) In Preußen waren Ende 1874 bei öffentlichen Anstalten 3,375,974,553 Thlr. Immobilien und 222,885,599 Thlr. Mobilien gegen Feuersgefahr versichert, das sind bei den Immobilien 216,535,720 Thlr. oder 6 pCt., bei den Mobilien 28,506,931 Thlr. oder 15 pCt. mehr als Ende 1873. In den Jahren 1870 und 1871 hatte die Immobilienversicherung (64,100,000 Thlr. bz. 62,800,000 Thlr. Zunahme) unverhältnißmäßig weniger zugenommen als in den Vorjahren (1868: 73,300,000 Thlr., 1869: 80,600,000 Thlr.). Desto größer und nachhaltiger ist die Zunahme in den Jahren nach den Kriegen gewesen; sie betrug 1872 113,200,000 Thlr., 1873 196,300,000, 1874 216,500,000 Thaler. Noch mehr tritt der Aufschwung nach Beendigung des Krieges bei der Mobiliarversicherung hervor; dieselbe wuchs im Jahre 1868 um 22,4 1869 15,7, 1870 4,5, 1871 9,4, 1872 26,9, 1873 25,0, 1874 28,5 Millionen Thaler.

In gleicher Weise hat sich das Feuerversicherungswesen auch im übrigen Deutschland in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Die Zunahme betrug bei den öffentlichen Anstalten im Deutschen Reich ohne Preußen 1868 180,0, 1869 161,0, 1870 139,6, 1871 127,4, 1872 193,5, 1873 356,4, 1874 410,4 Millionen Thaler, meist für Immobiliar, da die Mobiliarversicherung bei diesen Anstalten ganz unerheblich ist.

Ende 1874 waren im ganzen Deutschen Reich bei öffentlichen Anstalten 6,728,056,633 Thlr. Immobiliar und 223,083,229 Thlr. Mobiliar versichert, davon 3,352,087,080 Thlr. Immobiliar und 197,630 Thlr. Mobiliar im Deutschen Reich außer Preußen und 3,375,974,553 Thlr. Immobiliar und 222,885,599 Thlr. Mobiliar in Preußen.

b) Auch für die Privat-Gegenseitigkeitsanstalten in Preußen, deren Zahl sich von 1867 bis 1874 von 238 auf 246 erhöht hat, ist in diesem ganzen Zeitraum eine Steigerung des Versicherungsgeschäfts zu konstatiren, die nur in dem einen Kriegsjahre, 1870, in etwas unterbrochen ist. Es waren bei diesen Gesellschaften versichert: 1867 819,5, 1868 862,9, 1869 894,1, 1870 885,4, 1871 926,7, 1872 93,0, 1873 1074,8, 1874 1140,2 Millionen Thaler. Der weit überwiegende Theil dieser Summen betrifft die Mobiliarversicherung; z. B. waren von den für 1874 ermittelten 1,140,215,413 Thlr. nur 111,897,405 Thaler auf Immobilien, dagegen 548,105,520 Thlr. auf Mobilien und 480,212,488 Thlr. auf beide zusammengenommen.

Außerhalb Preußen domiziliren im Deutschen Reich noch 6 in Preußen konzessionirte und 17 dort nicht konzessionirte Privat-Gegenseitigkeitsanstalten. Bei den ersteren waren Ende 1874 1,046,389,609 Thlr. versichert, wovon 537,364,789 Thlr. oben bei Preußen verrechnet sind, mithin 509,024,820 Thlr. auf das übrige Deutschland fallen (gegen 483,140,597 Thlr. Ende 1873). Bei den 17 anderen Gesellschaften waren Ende 1874 240,000,000 Thlr. versichert, 18,000,000 Thlr. mehr als im Vorjahre.

Es ergeben sich im Ganzen als bei Gegenseitigkeitsanstalten versicherte Summen im Deutschen Reich in Millionen Thalern:

	Ende 1873:	1874:
bei privaten Anstalten	1780	1889
bei privaten und öffentlichen Gegenseitigkeitsanstalten	8292	8840

wovon etwa die Hälfte auf Preußen fällt.

Von der letzten Summe treffen auf Preußen 4739 Mill. Thlr., davon 3488 Mill. Thlr. auf Immobiliar, 771 Mill. Thlr. auf Mobiliar, 480 Mill. Thlr. auf beides zusammen.

Da etwa 264 Mill. Thlr. durch Rückversicherung gedeckt waren, so verblieb den deutschen Gegenseitigkeitsanstalten ein Risiko von 8576 Mill. Thlr.

c) Die 25 deutschen Aktiengesellschaften hatten Ende 1874 einen Versicherungsbestand von 10,267,369,302 Thlr., in welchem Betrage indessen die Rückversicherungssummen mitenthalten sind, so daß jene Zahl, auch schon wegen der Ungleichmäßigkeit der verschiedenen Nachweisungen, auf welchen sie beruht, nicht zu sicheren Schlüssen berechtigt. Rechnet man die Prämieneinnahmen zum Maßstab für die Entwickelung des Versicherungswesens, so ergiebt sich daraus seit 1867 bei den Aktiengesellschaften eine Zunahme der Versicherungsbeträge um 44,2 pCt. Die von den Aktiengesellschaften für eigene Rechnung übernommene Versicherung Ende 1874 läßt sich auf 7836 Mill. Thaler schätzen, so daß sich der gesammte versicherte Werth im Deutschen Reich Ende 1874 auf 16,676 Mill. Thaler stellt. (Beilage zum D. Reichs-Anz. u. K. Pr. St. Anz.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts.

Unter den Werken, welche in der Zeit vom 1. Oktober 1875 bis Ende September 1876 für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Postamts beschafft worden sind, befinden sich folgende Schriften:

I. Verkehrswesen.

Poststammbuch. Eine Sammlung von Liedern und Gedichten, Aufsätzen und Schilderungen, gewidmet den Angehörigen und Freunden der Post. Berlin 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 1,35.

Rousseau, R. Traité théorique et pratique de la correspondance par lettres missives et télégrammes. Paris 1876. 1 Band 8. ℳ 6.

Fischer, Dr., P. D. Die Deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung. Text-Ausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. 2. vermehrte Auflage. Berlin 1876. 1 Band kl. 8. ℳ 2.

Lüdemann, G. Deutscher Reichs-Post- und Telegraphen-Kalender für das Jahr 1876. Berlin und Leipzig 1876. 2 Bände kl. 8. ℳ 3.

Schmid, O. Die Benutzung der Post. Für Volksschulen. Metz 1875. 1 Heft 8. 40 Pf.

Annuaire des postes de la France ou manuel du service de la posteaux lettres à l'usage des commerçants etc. Paris 1876. 1 Band gr. 8.

Schmitz, Al. Oesterreichisch-Ungarischer Postmeister-Kalender für 1876. Wien. 1 Band kl. 8.

Hudemann, Dr. E. E. Geschichte des römischen Postwesens während der Kaiserzeit. Berlin 1875. 1 Band kl. 8. ℳ 2.

Bontemps, M. Ch. Les systèmes télégraphiques. Aériens-électriques-pneumatiques. Paris 1876. 1 Band 8. und 1 Atlas. ℳ 8.

Dambach, Dr. O. Le droit pénal télégraphique. Traduit de l'allemand par le Bureau international des admin. télégr. Berne 1872. 1 Band kl. 8.

Fischer, Dr. P. D. Die Telegraphie und das Völkerrecht. Leipzig 1876. 1 Band 8. ℳ 1,20.

La législation télégraphique. Etude publiée par le bureau international des adm. télégr. d'après des documents officiels. Berne 1876. 1 Band 8.

Gallian, K. M. Dictionnaire télégraphique économique et secret. Paris 1874. 1 Band 8. ℳ 20.

Rasch, St. Deutsche Telegraphen-Kurzschrift. Hannover 1876. 1 Heft 8. ℳ 1,25.

Zetzsche, Dr. K. E. Handbuch der elektrischen Telegraphie. Band 1, Lieferung 1, ℳ 4,60. Band 2, Lieferung 1, ℳ 3,60. Berlin. (Das Werk wird im Ganzen vier Bände umfassen.)

Internationaler Telegraphenvertrag, abgeschlossen zu St. Petersburg am 10./22. Juli 1875. 1 Band 4.

Canter, O. Der technische Telegraphendienst. Unterrichtskursus in Briefen für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte. Mit 145 in den Text gedruckten Holzschnitten. Breslau 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 5.

Grawinkel, C. Die Telegraphentechnik. Ein Leitfaden für Postbeamte und angehende Telegraphenbeamte.

Abth. II: Die Lehre von den Apparaten. ℳ 1,60. Abth. III: Errichtung und Betrieb einer Telegraphenstation. ℳ 1,20. Abth. IV: Die Betriebsstörungen auf Ruhestromleitungen und vereinigten Stationen. 60 Pf.

Berlin 1875—1876. 3 Hefte 8.

Rother, L. F. W. Der Telegraphenbau. Ein Handbuch zum praktischen Gebrauch für Telegraphentechniker und Beamte. 4. Auflage. Berlin 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 7.

Stürmer, Dr. G. Geschichte der Eisenbahnen. 2. Theil. Bromberg 1876. 1 Band 8. ℳ 2,50.

Hochsteyn. Les chemins de fer de l'Europe en exploitation, d'après les documents officiels des compagnies. Bruxelles 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 15.

Koch, Dr. W. Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. Abth. II: Alphabetisch-geographisches Verzeichniß von Orten, welche mit den dem Vereine deutscher Eisenbahnen angehörigen Stationen in Betreff der Güter-Ab- und -Anfuhr in Beziehung stehen. 2. Auflage. Berlin 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 9.

v. Kaven, A. Vorarbeiten zu Eisenbahnen. Aachen 1876. 1 Bd. Fol. ℳ 10.

Petzholdt, A. Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb. Braunschweig 1876. 1 Band 8. ℳ 17.

Heusinger von Waldegg, E. Die Technik des Eisenbahnbetriebs mit Signalwesen und Werkstätten-Einrichtung. (Vierter Band vom Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik.) Leipzig 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 28.

Rohr, F. W. Handbuch des praktischen Eisenbahndienstes. Eine Darstellung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen in Deutschland. Stuttgart 1876. Lieferung 1—3; ℳ 1 die Lieferung.

Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. 3. Auflage. Mit den kolorirten Signalen. Berlin 1876. 1 Heft 8. ℳ 3.

Bergmann, G. Zur Enquete über ein einheitliches Tarifsystem auf den deutschen Eisenbahnen. Straßburg 1875. 1 Heft 8. 80 Pf.

Hartwich. Mittheilungen über die Unternehmungen der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft und deren jetzige Lage, insbesondere mit Rücksicht auf den Bau der Berliner Stadtbahn. Berlin 1876. 1 Heft gr. 8. ℳ 1,50.

v. Varnbüler. Soll das Reich die deutschen Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876. 1 Band 8. ℳ 1,60.

Die Verkehrsstraßen in Beziehung zur Volkswirthschaft und Verwaltung. Berlin 1876. 1 Heft 8. ℳ 1,25.

Lindsay, W. S. History of merchant shipping and ancient commerce. With numerous illustrations. London 1874—1876. 4 Bände gr. 8. ℳ 90.

Fessel, C. Die Schiffbarmachung der Oder. Berlin 1876. 1 Band 8.

de Lesseps, F. Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du canal de Suez. (1854—1855—1856.) Paris 1875. 2 Bände 8. ℳ 14.

II. Hülfswissenschaften des Verkehrswesens.

1. Geographie und Ethnographie.

Oberländer, Dr. H. Der geographische Unterricht nach den Grundsätzen der Ritter'schen Schule historisch und methodologisch beleuchtet. 2. Auflage. Grimma 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 3,60.

v. Mädler, J. H. Der Himmel. Gemeinfaßliche Darstellung des Wichtigsten aus der Sternkunde. Hamburg 1873. 1 Band gr. 8. ℳ 8.

Wenz, G. Atlaskommentar. Theoretische und praktische Einführung in die Landkarten-Projektion. Nürnberg 1876. 1 Band 8. ℳ 2.

Hummel. Handbuch der Erdkunde. Ein Hausbuch des geographischen Wissens. Leipzig 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 17.

Körner, Fr. Die Erde, ihr Bau und organisches Leben. Versuch einer Physiologie des Erdkörpers. Jena 1876. 2 Bände gr. 8. ℳ 10.

Kuhl, Dr. J. Die Anfänge des Menschengeschlechts und sein einheitlicher Ursprung. Band Nr. 2. 8. Bonn 1876. ℳ 5.

Zusammenstellung der Literatur der Gradmessungsarbeiten. Herausgegeben vom Centralbüreau der europ. Gradmessung. Berlin 1876. 1 Heft 4.

Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Großen Generalstabes. Neues aus der Geographie, Kartographie und Statistik Europa's und seiner Kolonien. Quellennachweise, Auszüge und Besprechungen zur laufenden Orientirung. Sechster Jahrgang. Berlin 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 8.

Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft in Hamburg. 1874—1875. Hamburg 1875. 1 Band gr. 8. M. 7,50.

Hartmann, Dr. R. Die Nigritier. Eine anthropologisch-ethnologische Monographie. 1. Theil. Mit 52 lithogr. Tafeln &c. Berlin 1876. 1 Band gr. 8. M. 30.

Passarge, L. Die schwedischen Expeditionen nach Spitzbergen und Bären-Eiland, ausgeführt in den Jahren 1861, 1864 und 1868 unter Leitung von O. Torell und A. E. Nordenskjöld. Jena 1869. 1 Band gr. 8. M. 8.

Bädeker's Mittel- und Nord-Deutschland. 17. Auflage. Leipzig 1876. 1 Band kl. 8. M. 6.

Bädeker. Paris et ses environs. 3. Edition. Leipzig 1874. 1 Band kl. 8. M. 5.

Joanne, A. Paris illustré en 1870 et 1873. Paris 1876. 1 Band kl. 8. M. 12.

Bädeker. Londres, ses environs, le sud de l'Angleterre, le pays de Galles et l'Ecosse. Leipzig 1875. 1 Band kl. 8. M. 5.

Ravenstein, E. G. London, England, Schottland und Irland. 3. Auflage. Leipzig 1876. 1 Band kl. 8. M. 7,50.

Bädeker's Unter-Italien und Sicilien. 5. Auflage. Leipzig 1876. 1 Band kl. 8. M. 6.

Castelar, E. Erinnerungen an Italien. Deutsch von Jul. Schanz. Leipzig 1876. 1 Band 8. M. 4.

Jonas, E. J. Italien. Praktisches Handbuch für Reisende. Berlin 1876. 1 Band kl. 8. M. 9.

Jonas, E. J. Illustrirtes Reise- und Skizzenbuch für Norwegen. Berlin. 1 Band 8. M. 8.

Schiff, Th. Aus halbvergessenem Lande. Kulturbilder aus Dalmatien. Mit Zeichnungen von K. Klic und K. Zabnic. Wien 1875. 1 Band gr. 8. M. 5.

Murray's handbook for travellers in Portugal. 3. edition. London 1875. 1 Band 8. M. 12.

Obédénare, M. G. La Roumanie économique d'après les données les plus récentes. Géographie, état économique, anthropologie. Paris 1876. 1 Band gr. 8. M. 9.

v. Lankenau, H. u. v. d. Oelsnitz, L. Das heutige Rußland. Bilder und Schilderungen aus allen Theilen des Europäischen Zarenreiches. Leipzig 1876. 2 Bände gr. 8. M. 14.

Murray's handbook for travellers in Russia, Poland and Finland; including the Crimea, Caucasus, Siberia and Central Asia. 3. edition. London 1875. 1 Band 8. M. 18.

Braun-Wiesbaden, K. Eine türkische Reise. Stuttgart 1876. 2 Bände 8. M. 10.

v. Schweiger-Lerchenfeld. Unter dem Halbmonde. Ein Bild des ottomanischen Reiches und seiner Völker. Jena 1876. 1 Band 8. M. 4,50.

Dixon, W. H. Das Heilige Land. Jena 1870. 1 Band gr. 8. M. 9.

Prutz, H. Aus Phönizien. Geographische Skizzen und historische Studien. Mit vier lithographirten Kartenskizzen und einem Plan. Leipzig 1876. 1 Band gr. 8. M. 8.

Kohn, A. u. Andree, R. Sibirien und das Amurgebiet. Geschichte und Reisen, Landschaften und Völker zwischen Ural und Beringstraße. Leipzig 1876. 2 Bände 8. ℳ 9.

Bickmore, A. S. Reisen im ostindischen Archipel in den Jahren 1865 und 1866. Jena 1869. 1 Band gr. 8. ℳ 9.

Goldsmid, Sir Fr. J. Eastern Persia. An account of the journeys of the Persian boundary commission. 1870—71—72. London 1876. 2 Bände gr. 8. ℳ 42.

v. Hellwald, Fr. Hinterindische Länder und Völker. Reisen in den Flußgebieten des Irawaddy und Mekong; in Annam, Kambodscha und Siam. Leipzig 1876. 1 Band 8. ℳ 6.

Külb, Ph. H. Fernand Mendez Pinto's abenteuerliche Reise durch China, die Tartarei, Siam, Pegu und andere Länder des östlichen Asiens. Jena 1868. 1 Band gr. 8. ℳ 8.

Baker, S. W. Der Albert Nyanza, das große Becken des Nil und die Erforschung der Nilquellen. Gera 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 6,50.

Dalles, Ed. Alger, Bou-Farik, Blidah et leurs environs. Guide géographique, historique et pittoresque. Alger 1876. 1 Band kl. 8. ℳ 3,50.

Rohlfs, G. Beiträge zur Entdeckung und Erforschung Afrikas. Leipzig 1876. 1 Band 8. ℳ 4,50.

Rohlfs, G. Drei Monate in der lybischen Wüste. Mit Beiträgen von P. Ascherson, W. Jordan und K. Zittel. Cassel 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 18.

Waller, H. Letzte Reise von David Livingstone in Centralafrika von 1865 bis zu seinem Tode 1873. Band Nr. 2. Hamburg 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 10.

New England with the western and northern borders, from New-York to Quebec. Handbook for travellers. Boston 1873. 1 Band kl. 8. ℳ 9.

Osgood's middle states with the northern frontier from Niagara falls to Montreal; also Baltimore, Washington and northern Virginia. Handbook for travellers. With 7 maps and 15 plans. Boston 1875. 1 Band kl. 8. ℳ 9.

Browne, J. R. Reise und Abenteuer im Apachenlande. Jena 1871. 1 Band gr. 8. ℳ 9.

Dixon, W. H. Neu-Amerika. Jena 1870. 1 Band gr. 8. ℳ 9.

Meinicke, Dr. C. Die Inseln des stillen Oceans. Eine geographische Monographie. Band Nr. 2. Leipzig 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 12.

2. Geschichte.

Lemme, L. Die drei großen Reformschriften Luthers vom Jahre 1520: »An den christlichen Adel deutscher Nation, von des christlichen Standes Besserung«, »Von der babylonischen Gefangenschaft der Kirche«, »Von der Freiheit eines Christenmenschen.« Für das deutsche Volk. Gotha 1875. 1 Band 8. ℳ 2.

Riehl, W. H. Historisches Taschenbuch. 5. Folge, 5. Jahrgang. Leipzig 1875. 1 Band 8. ℳ 6.

v. Ranke, L. Zur Geschichte von Oesterreich und Preußen zwischen den Friedensschlüssen zu Aachen und Hubertusburg. Leipzig 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 7,20.

Braun, K. Bilder aus der deutschen Kleinstaaterei. 2. Auflage. Hannover 1876. 5 Bände 8. ℳ 30.

v. Köppen, F. Fürst Bismarck der deutsche Reichskanzler. Ein Zeit- und Lebensbild für das deutsche Volk. Leipzig 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 12.

Droysen, J. G. Geschichte der Preußischen Politik. Leipzig 1876. Band Nr. 5, 2 gr. 8. ℳ 13,50.

Hertzberg, G. F. Geschichte Griechenlands seit dem Absterben des antiken Lebens bis zur Gegenwart. Gotha 1876. Band Nr. 1. 8. ℳ 6,80.

Pauli, R. Geschichte Englands seit den Friedensschlüssen von 1814 und 1815. Leipzig 1875. Band Nr. 3. 8. ℳ 8.

v. Reumont, A. Geschichte Toscana's seit dem Ende des florentinischen Freistaates. Gotha 1876. 1 Band 8. ℳ 10.

Rjumin, B. Geschichte Rußlands. Uebersetzt von Dr. Th. Schiemann. Mitau 1874. Band Nr. 1. 8. ℳ 12.

3. Staats- und Rechtswissenschaft.

Samwer, Ch. et Hopf, J. Recueil général de traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international. Continuation du grand recueil de G. Fr. de Martens. Gottingue 1875. Band Nr. 7. 8. ℳ 18.

Table générale du recueil des traités de G. F. de Martens et de ses continuateurs. 1494—1874. Gottingue 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 8.

Bischof, H. Grundzüge eines Systems der Nationalökonomik oder Volkswirthschaftslehre. Gratz 1876. 1 Band 8. ℳ 11,20.

Rau, K. H. Lehrbuch der politischen Oekonomie. Vollständig neu bearbeitet von Dr. Ad. Wagner und Dr. Erwin Nasse. Leipzig und Heidelberg 1876. Band Nr. 1 gr. 8. ℳ 14.

Congrès international de statistique à Budapest. Neuvième session 1876. Programme. 4 Bände 4.

Deutsche Wehrordnung vom 28. September 1875. 1. Theil: Ersatz-Ordnung. 2. Theil: Kontrol-Ordnung. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 2.

Heer-Ordnung vom 28. September 1875. 1. Theil: Rekrutirungs-Ordnung. 2. Theil: Landwehr-Ordnung. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 1,75.

Bestimmungen über den einjährig-freiwilligen Dienst im stehenden Heere und in der Marine. Berlin 1876. 1 Band 8. ℳ 1,20.

Verordnung über die Ehrengerichte der Offiziere in der Kaiserlichen Marine. Vom 2. November 1875. Berlin 1875. 1 Heft 8.

v. Brünneck, E. Die Abschaffung der Eisenzölle und Herrn v. Kardorff's Broschüre »Gegen den Strom.« Berlin 1875. 1 Heft 8. 40 Pf.

Handbuch für den Königlich Preußischen Hof und Staat für das Jahr 1876. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 13.

Die Einrichtungen für die Wohlfahrt der Arbeiter der größeren gewerblichen Anlagen im Preußischen Staate. Bearbeitet im Auftrage des Ministers für Handel ꝛc. Berlin 1876. 2 Bände gr. 4 und 1 Band Fol.

Huppé, Dr. Berliner städtisches Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik f. d. Jahr 1875. Berlin. 1 Band 8. ℳ 5.

Statistica delle Casse di risparmio in Italia ed all'estero. Roma 1875. 1 Band gr. 8.

Schwanebach, P. Statistische Skizze des Russischen Reiches. St. Petersburg 1876. 1 Band 8. ℳ 1,60.

Bluntschli, J. C. Lehre vom modernen Staat. 1. Theil: Allgemeine Staatslehre. Stuttgart 1875. 2. Theil: Allgemeines Staatsrecht. Stuttgart 1876. 5. umgearbeitete Auflage des allgemeinen Staatsrechts. 2 Bände 8. ℳ 19.

Brückner, M. Handbuch der Deutschen Reichsgesetze 1867—1876. Gotha 1876. 1 Band 4. ℳ 9.

v. Rönne, Dr. L. Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2. Auflage. Leipzig 1876. Band Nr. 1 gr. 8. ℳ 8.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts, herausgegeben von den Räthen des Gerichtshofes. Erlangen bz. Stuttgart 1873—1876. 19 Bände. ℳ 114. Dazu General-Register zu den ersten 10 Bänden. Stuttgart 1874. ℳ 8, und zu den Bänden 11—15 Stuttgart 1876. ℳ 6.

Höinghaus, R. Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich mit der Strafgesetz-Novelle von 1876. Erläutert durch die amtlichen Materialien der Gesetzgebung und die Entscheidungen des Preußischen Obertribunals von 1870—1876. 5. Auflage. Berlin 1876. 1 Band 8. ℳ 2,40.

Eger, Dr. G. Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz, betr. die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen ꝛc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Mit Erläuterungen. Breslau 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 11.

Kreisordnung für die Provinzen Preußen, Brandenburg, Pommern, Posen, Schlesien und Sachsen. Vom 13. Dezember 1872. Nebst Wahlreglement. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 3.

4. Sprachen- und Schriftkunde.

Chaignet, A. Ed. La philosophie de la science du langage étudiée dans la formation des mots. Paris 1875. 1 Band kl. 8. ℳ 3,50.

v. Humboldt, W. Ueber die Verschiedenheiten des menschlichen Sprachbaues. Herausgegeben und erläutert von A. F. Pott. Berlin 1876. Lieferungen 1 und 2. ℳ 4.

Manitius, Dr. H. A. Die Sprachenwelt in ihrem geschichtlich literarischen Entwickelungsgange zur Humanität. Leipzig 1876. Band Nr. 1 gr. 8. ℳ 2,50.

Pezzi, D. Introduction à l'étude de la science du langage. Traduit de l'italien par Nourrisson. Paris 1875. 1 Band kl. 8. ℳ 3.

Whitney, W. D. The life and growth of language. London 1875. 1 Band 8. ℳ 5.

Rückert, H. Geschichte der neuhochdeutschen Schriftsprache. Leipzig 1875. Band Nr. 2. 8. ℳ 7.

Grimm, J. Deutsche Grammatik. Zweite Ausgabe, besorgt durch Wilh. Scherer. Berlin 1870. Band Nr. 1, gr. 8. ℳ 18. Band Nr. 2, 1 (1875). ℳ 9.

Sanders, Dr., D. Deutsche Sprachlehre. Berlin 1876. 1 Band 8. ℳ 1.

Sanders, D. Orthographisches Wörterbuch oder alphabetisches Verzeichniß aller deutschen oder im Deutschen eingebürgerten Wörter mit schwieriger oder fraglicher Schreibweise in endgültiger Feststellung. 2. Auflage. Berlin 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 3.

Sanders, D. Orthographisches Schul-Wörterbuch. Leipzig 1875. 1 Band 8. ℳ 1.

Riebel, J. Schriftliche Uebungen für Fortbildungsschüler und für Oberklassen der Volksschule. Heidelberg 1875. 1 Band kl. 8.

Grube, A. W. Streiflichter auf die Wandlungen und Schwankungen im neuhochdeutschen Sprachgebrauch. Leipzig 1876. 1 Band 8. ℳ 1,50

Littré, E. Dictionnaire de la langue française. Paris 1873—1875. 4 Bände gr. 4. ℳ 100 für die drei ersten Bände.

Sachs, Dr., C. Encyklopädisches französisch-deutsches und deutsch-französisches Wörterbuch nebst genauer und durchgängiger Angabe der französischen Aussprache nach dem phonetischen System der Methode Toussaint Langenscheidt. Berlin 1875. Band Nr. 1 gr. 8. ℳ 32.

Goodrich, Ch. A and Porter, N. Dr. Webster's complete Dictionary of the english language. Illustrated and enlarged edition. Thoroughly revised and improved. London. 1 Band gr. 4. ℳ 31,50

Kurschat, Dr., Fr. Grammatik der littauischen Sprache. Halle 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 10.

Frey, Adam. Schul-Wörterbuch der deutschen und russischen Sprache. Leipzig u. St. Petersburg. 1 Band gr. 8. ℳ 8,25.

de Rosny. A grammar of the chinese language. London 1874. 1 Band 8. ℳ 4.

Wattenbach, W. Das Schriftwesen im Mittelalter. 2. Auflage. Leipzig 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 11.

Damm, Dr. J. Praktische Pasigraphie, oder die Kunst, mit allen Nationen der Erde korrespondiren zu können, ohne deren Sprache mächtig zu sein. Leipzig 1876. 1 Band gr. 8. ℳ 2,50.

de Mas, Don Sinibald. L'idéographie. Mémoire sur la possibilité et la facilité de former une écriture génerelle. Paris 1863. 1 Band 8. ℳ 10.

Drechsler, F. E. Die Gabelsberger'sche Stenographie für Schule und Selbstunterricht. 4. Auflage. Hamburg 1875. 1 Band 8. ℳ 2.

Geiger, A. Compendium der deutschen Stenographie nach Gabelsberger. Frankfurt a. M. 1876. 1 Band 8. ℳ 1,20.

Horlacher, G. Anleitung zu einer rationellen Redeschrift oder Stenographie. Basel 1876. 1 Heft 8.

Krieg, H. Weber's illustrirter Katechismus der Stenographie. Leipzig 1876. 1 Band 8. ℳ 2.

Lindner, M. Familiennamen, welche im postalischen Verkehr am häufigsten vorkommen. (In stenographischer Schreibweise). Dresden 1875. 1 Heftchen 16. 50 Pf.

Michaelis, G. Stenografia italiana secondo il sistema di G. Stolze. Berlino 1875. 1 Heft 8. ℳ 1.

Roller, H. Vollständiger Leitfaden einer einfachen, in wenigen Stunden erlernbaren Stenographie. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 1.

5. Gewerbe- und Baukunde.

Scientific American. A weekly journal of practical information, art, science, mechanics, chemistry, and manufactures. Vom 1. Juli 1876 ab. New-York. ℳ 19,80 jährlich.

Hofmann, C. Praktisches Handbuch der Papierfabrikation. Mit 267 in den Text gedruckten Holzschnitten und 5 lithographirten Tafeln. Berlin 1875. 1 Band gr. 4. In Lieferungen à ℳ 8.

Schneider, A. Die Fahrbahn ohne Ende. Mainz 1875. 1 Band 8. ℳ 2,50.

Schwatlo, C. Postgebäude im deutschen Reich. Berlin 1876. 1 Heft Fol. ℳ 10.

Baugewerks-Zeitung. Zeitschrift für praktisches Bauwesen. Berlin. Vom 1. Januar 1876 ab. ℳ 3 vierteljährlich.

Deutsche Bauzeitung. Organ des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Berlin. Vom 1. Januar 1876 ab. ℳ 3 vierteljährlich.

6. Naturwissenschaften.

Leunis, J. Synopsis der Naturgeschichte des Thierreichs. Ein Handbuch für höhere Lehranstalten und für Alle, welche sich wissenschaftlich mit Naturgeschichte beschäftigen und sich zugleich auf die zweckmäßigste Weise das Selbstbestimmen der Naturkörper erleichtern wollen. Hannover 1860. 1 Band gr. 8. ℳ 14.

Senft, Dr. F. Synopsis der Mineralogie und Geognosie. Ein Handbuch für höhere Lehranstalten und für Alle, welche sich wissenschaftlich mit der Naturgeschichte der Mineralien beschäftigen wollen. Hannover 1875. 1 Band gr. 8. ℳ 12.

Müller, Dr. J. Lehrbuch der kosmischen Physik. 4. Auflage. Nebst einem Atlas. Braunschweig 1875. 1 Band gr. 8 und 1 Band 4. ℳ 24.

Tyndall, J. Die Wärme betrachtet als eine Art der Bewegung. Deutsch von Helmholtz und Wiedemann. Braunschweig 1875. 1 Band gr. 8 ℳ 9.

Zech, Dr. P. Das Spektrum und die Spektralanalyse. München 1875. 1 Band kl. 8. ℳ 3.

7. Vermischtes.

Hillebrand, K. Aus und über England. Berlin 1875. 1 Band 8. ℳ 6.

Grimm, H. Fünfzehn Essays. Neue Folge. Berlin 1875. ℳ 8,60.

Jugend-Erinnerungen von Eduard Schüller, weiland Geheimer Ober-Postrath zu Berlin, nebst einem Nachtrag des Herausgebers. Leipzig 1876. 1 Band kl. 8. ℳ 3.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Aus allen Welttheilen**, von Prof. Otto Delitsch. 12. Heft. September 1876. Die Inselgruppe im Santa Barbara-Kanal in Kalifornien. Von Paul Schumacher. — Mossul und Nineve. — Im Amu-Delta. Reiseskizzen von N. Karasin, in deutscher Bearbeitung von H. v. Lankenau. — Zu beiden Seiten der Sau. — Die mitteldeutschen Gebirge. Von Otto Delitsch. — Eine Besteigung des Wetterhorns zur Winterszeit. — Helsingfors. Von Theodor v. Lengenfeldt. — Die Paläste von Alwar. — Miszellen.

2) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1876. Nr. 12.

Reichs-Oberseebehörde und Untersuchung von Seeunfällen. Von F. Perels. — Die Einwanderung der Prinzessin Bauffremont. Von Th. Landgraff. — Zur Reform des Zahlungsverfahrens. — Miszellen.

3) **Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Von Dr. A. Petermann. 1876. IX.

Das bolivianische Litoral. Von Dr. Wagner. — Lieutenant Wheeler's Expedition durch das südliche Kalifornien. Von O. Loew. — Bilder aus dem hohen Norden. Von K. Weyprecht. (6. Unser Matrose im Eise.) — Die südamerikanische Pacificbahn. Von M. Emerich. — Deutsche Enklaven in Italien. Von Dr. Mupperg. — Geographische Literatur. — Karten.

4) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** 1876. Nr. 39.

Deutschland und das Ausland: Die beste Staatsverfassung und die wahre Lehre Jesu Christi. Geschichtstabellen (zur politischen und Kulturgeschichte). — Frankreich: Eine neue Weltsprache. Lafontaine's Fabeln als Anknüpfung zur Sprachforschung. Revue philosophique. — England: Eine überflüssige »Enthüllung«. Die naturwissenschaftliche Entdeckungsreise des Schiffes Challenger. — Polen: Die galizische Journalistik. I. — Griechenland: Aus den Erinnerungen eines griechischen Offiziers in dem deutsch-französischen Kriege 1870/71. Mitgetheilt von Dan. Sanders. I. — Südamerika.: Ollanta, peruanisches Originaldrama aus der Inkazeit. — Nordamerika: Arbeit in Europa und Amerika. — Orient: Noch einmal das Buch von den Herzenspflichten. — Kleine literarische Rundschau. — Sprechsaal.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 21. Berne, 25 Septembre 1876.

Résistance de la terre dans les circuits télégraphiques, par M. le Comte Th. du Moncel. — Zur Theorie der Translation (Sur la théorie de la translation) par le Dr. K. Ed. Zetzsche. — Examen critique du Complément de M. F. Schaak à son article »Definition mathématique des points de dérivation dans les fils télégraphiques« par C. A. Nyström, Directeur des télégraphes en Suède, chef de l'école des élèves télégraphistes de Stockholm. — Nouvelles.

6) **Philosophical magazine and journal of science.** September 1876.

On Isomerism; by M. M. Pattison Muir. — Supplementary discussion of the hydrodynamical theory of attractive and repulsive forces; by Professor Challis. — On some phenomena of induced electric sparks; by S. P. Thomson. — On the nebular hypothesis. — Correlations of central force; by Pliny Earle Chase. — On a repetition of Dr. Kerr's experiment on a new relation between electricity and light; by J. E. H. Gordon. — Note in regard to a multiple differentiation of a certain; by J. W. L. Glaisher. — On salt solutions and attached water; by Frederick Guthrie. — Notices respecting new books. — Proceedings of learned societies. — Intelligence and miscellaneous articles.

7) **The telegraphic Journal and electrical review.** September 15. 1876. No. 87. London.

A presidential oration. — The autokinetic telegraph. — A new form of galvanic battery. — On Wheatstone's instruments for electrical measurement. — The pneumatic system in Berlin. — Notes. — Electrical science in foreign journals: Passage of electricity through gases. — Dielectricity of liquids. — The Gold-Leaf electroscope. — Electrical dust figures in space. — The Gramme dynamo-electric machine. — On electrical transmissions through the ground. — Patents.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 20. Berlin, Oktober. 1876.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

86. Die Ergebnisse der Reichs-Postverwaltung während der Jahre 1873—1875.

III.

Ausgaben.

Gegenüber der stetigen Vermehrung der Einnahmen der Reichs-Postverwaltung haben sich fast in allen Zweigen des Postbetriebes auch erhebliche Mehraufwendungen erforderlich gemacht.

Unter den Ausgaben erscheint zunächst das Postfuhrwesen mit beträchtlichen Summen.

Es wurden nämlich aufgewendet:

in den Jahren	1873 Mark	1874 Mark	1875 Mark
1. für die Beförderung der ordentlichen Posten nebst Beiwagen und für Packetbestellfahrten	14,474,022	14,478,252	15,035,234
2. an Theuerungszuschuß	904,494	1,420,023	1,199,710
3. an Unterstützungen	96,294	152,895	105,085
Summe	15,474,810	16,051,170	16,340,029

Mithin ergiebt sich innerhalb des dreijährigen Zeitraums von 1873—1875 in diesem Geschäftszweige allein eine Gesammtsteigerung der Ausgaben um beinahe eine Million Mark, obwohl in Anbetracht der gerade in diesem Zeitabschnitt ungewöhnlich raschen Zunahme der Eisenbahnverbindungen eine Verminderung in dem Bestande der Posthaltereien um beinahe 2000 Pferde und mehr als 200 Postillone eingetreten ist.

Die bezeichnete Kostenerhöhung ist zum großen Theil durch das erhebliche Steigen der Preise für alle Posthaltereibedürfnisse veranlaßt. Insbesondere sind die Preise des Hafers in den Jahren 1873 und 1874 fortschreitend angewachsen und haben, nachdem sie im Jahre 1874 eine ganz ungewöhnliche Höhe erreicht hatten, im Jahre 1875 sich nur um ein Geringes ermäßigt.

Ferner haben die Ausgaben für Erwerbung von Postgrundstücken, sowie für den Aufbau, den Ausbau und die bauliche Instandhaltung der Posthäuser betragen:

	im Ordinarium:	im Extraordinarium:
im Jahre 1872.....	900,717 Mark	977,415 Mark,
» » 1873.....	898,851 »	2,193,987 »
» » 1874.....	1,656,708 »	1,138,278 »
» » 1875.....	2,096,636 »	1,140,000 »

Die Gesammtbauausgabe im Ordinarium und Extraordinarium hat betragen:

für 1870—1872	3,562,125 Mark,
» 1873—1875	9,124,460 »
also für 1873/75 mehr	5,562,335 Mark.

Für die miethsweise Beschaffung von Postdiensträumen sind aufgewendet worden:

im Jahre 1873	1,590,870 Mark,
» » 1874	1,661,250 »
» » 1875	1,824,815 »

Die Steigerung der Ausgaben ist, neben dem allgemeinen Steigen der Miethspreise, hauptsächlich den stetig wachsenden Anforderungen des Verkehrs, sodann aber auch dem besonderen Umstande zuzuschreiben, daß für Ueberlassung der zum Postbetriebe auf Bahnhöfen erforderlichen Räume fast durchweg wesentlich höhere Miethen, als früher, an die Privat-Eisenbahngesellschaften haben gezahlt werden müssen.

Außerdem erschien es, der Wichtigkeit der Bauangelegenheiten gegenüber, nicht mehr zulässig, lediglich auf die bisherige unentgeltliche Vermittelung der Bauverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten zurückzukommen, zumal von einzelnen Bundesregierungen die Beibehaltung dieses Verhältnisses fernerhin für unangänglich erklärt worden war. In Folge dessen sind zur Einrichtung einer besonderen, ausschließlich zur Wahrnehmung des Post- und Telegraphen-Bauwesens dienenden Bauverwaltung im Etat für 1875 nicht unbeträchtliche Geldmittel zum Ansatz gekommen.

Am erheblichsten sind aber von den laufenden Mehrausgaben diejenigen für das Postpersonal gewesen. Die mehrfachen Erhöhungen der Gehälter, Remunerationen und Tagegelder, sowie die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen haben zu der Steigerung der Ausgaben wesentlich beigetragen.

Im Ganzen haben die Ausgaben betragen:

im Jahre	1873	1874	1875
	82,974,994 Mark,	89,687,428 Mark,	94,567,725 Mark.

Die Steigerung der Ausgaben belief sich somit — abgesehen von der ganz bedeutenden Vermehrung des Ausgabe-Etats des Jahres 1873 gegen jenen des Jahres 1872, welche durch die Gewährung der Wohnungsgeldzuschüsse bedingt worden war — innerhalb des dreijährigen Zeitraums von 1873—1875 auf 11,592,731 Mark.

---

87. Das russische Postwesen in den Jahren von 1868 bis 1875.

Aus der Union postale.

(Mit Genehmigung der Redaktion hier wiedergegeben.)

Die russische Postverwaltung bringt nicht regelmäßig alljährlich Berichte über ihren Geschäftsbetrieb zur allgemeinen Kenntniß. Es mangelte daher schon längere Zeit an zuverlässigen Nachrichten über die Gestaltung des Postwesens in diesem größten und mächtigsten Reiche der Erde. Um so freudiger mußte das im Frühjahr 1875 erfolgte Erscheinen eines amtlichen Berichtes begrüßt werden, welcher unter dem Titel: »Uebersicht der Wirksamkeit der russischen Postverwaltung in den Jahren 1868 bis 1875« veröffentlicht worden ist.

Die Verwaltung des Postwesens in Rußland wird von dem Postdepartement geleitet, welches dem Minister des Innern (gegenwärtig der General-Adjutant Timaschew) unterstellt ist. An der Spitze dieses Departements steht seit dem Jahre 1868 der Baron von Velho.

Der Entwickelung des Postwesens stehen in Rußland mehr als in irgend einem anderen Lande außerordentlich große Schwierigkeiten entgegen. Hierhin gehört zunächst die riesenhafte räumliche Ausdehnung des Reichs. Rußland, in seiner Gesammtgröße 400,200 Quadratmeilen umfassend, ist $2\frac{1}{5}$ mal so groß als Europa, und nimmt den sechsten Theil der ganzen bewohnten Erde ein. Das europäische Rußland allein — rund 97,000 Quadratmeilen — bildet ungefähr die Hälfte Europas. Dieser Größe entspricht aber, im Vergleich zu anderen Ländern Europas, keineswegs die Stärke der Bevölkerung. Die Zahl der Einwohner im russischen Reich wird auf 83,200,000, im europäischen Rußland auf rund 71,700,000 angegeben. Auf die Quadratmeile entfallen im europäischen Rußland gegen 739, in Sibirien 15 Einwohner.

Rußlands wissenschaftliche Kultur hat namentlich in den letzten Jahrzehnten sehr bemerkbare Fortschritte gemacht. Es fehlt dort nicht an Bildungsanstalten, es giebt deren sogar ganz ausgezeichnete; allein es bleiben im Ganzen genommen noch fühlbare Lücken auszufüllen. Auf die Beseitigung dieser Mängel wird in neuerer Zeit, namentlich im Wege der Unterrichtsgesetzgebung, kraftvoll hingewirkt.

Die technische Industrie genügt wohl für das inländische Bedürfniß, erreicht aber keinen höheren Entwickelungsgrad. Das hierzu besonders anregende Mittel, die ausländische Konkurrenz, fehlt; dieselbe wird bekanntlich durch strenge Grenzsperre und Zollgesetze fern gehalten. Handelsbeziehungen finden zwar mit asiatischen Ländern, auch mit Oesterreich und Preußen statt, jedoch gleichfalls unter erschwerenden Umständen und Bedingungen. Der russische Handelsverkehr mit dem Auslande ist seit den letzten zehn Jahren um mehr als 100 pCt. gestiegen; den höheren Aufschwung aber, dessen der Handel bei dem Reichthum des Landes an rohen Produkten fähig ist, verhindert namentlich die Abgeschlossenheit des Reichs gegen die westlichen Nachbarländer.

Unter diesen Umständen ist es erklärlich, daß die russische Postverwaltung nicht, wie dies von Postverwaltungen in anderen Ländern mit dichterer Bevölkerung, höherer Kultur, blühenderer Industrie, ausgebreiteterem Handel geschieht, überwältigende Zahlen über außerordentliche Leistungen im Dienste eines schwungvollen Postverkehrs vorzuführen vermag; sie befindet sich aber in der Lage, darzuthun, daß das russische Postwesen eine sicher fortschreitende Entwickelung nimmt.

Als im Jahre 1868 die weitere Ausbildung des Postwesens unter der neuen Leitung begann, faßte die russische Postverwaltung in erster Linie die Vermehrung der Postanstalten als ein zunächst zu befriedigendes Bedürfniß ins Auge. In dem Zeitraume von 1868 bis 1875 wurden 879 neue Postanstalten errichtet. Es bestanden nämlich:

	im Jahre 1868	zu Anfang des Jahres 1875
überhaupt Postanstalten	2321	3200
und zwar:		
Postkomptoire (Postämter)	708	752
Postabtheilungen	140	282
Stationen zur Annahme und Ausgabe von Korrespondenz aller Art	757	814
Stationen zur Annahme und Ausgabe einfacher Korrespondenz	385	324
Stationen an den Eisenbahnen zur Ausgabe einfacher Korrespondenz	331	1028
zusammen wie oben	2321	3200

d. i. eine Vermehrung um 38 pCt.

Der amtliche Bericht enthält in Bezug auf die Einrichtung neuer Postanstalten folgende Bemerkung: »Außerdem wurde es den Gouvernements-Postverwaltungen zur unerläßlichen Pflicht gemacht, bei den Revisionen denjenigen Orten eine ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, welche am Postwege oder in der Nähe desselben liegend, keine Stationen haben, oder solchen Orten, welche zwar Stationen zur Annahme und Ausgabe einfacher Korrespondenz, aber keine zur Annahme und Ausgabe von Geld- und Packetsendungen besitzen. Alle in Folge dessen gemachten Vorschläge wurden nach Möglichkeit sogleich ausgeführt, und in der Regel war die Wahl der Orte so gut getroffen, daß fast nach Ablauf eines Jahres dort, wo Poststationen eingerichtet waren, Postabtheilungen eröffnet werden konnten, d. h. solche Postanstalten, deren Personalbestand die Annahme von Geldsendungen in unbegrenztem Maße ermöglichte.«

Die größte Vermehrung tritt in der Zahl der Stationen an den Eisenbahnen — um rund 700 oder 210 pCt. — hervor. Dieser auffallende Aufschwung erklärt sich aus der außerordentlich geförderten Erweiterung des russischen Eisenbahnnetzes.

Der Ausgang des Krieges von 1856 führte unter Anderem auch zu der Erkenntniß, daß Rußland, ohne seine ungeheure Gebietsausdehnung durch Schienenwege verkürzt zu haben, sich in einen Kampf mit dem Westen nicht einlassen, seine Industrie und seinen Handel nicht zur Blüthe bringen könne. In Folge dessen hat Rußland an dem Bau seiner Eisenbahnen energischer gearbeitet, als irgend ein anderer Staat. Die Länge seiner Bahnen in Europa wurde im Jahre 1871 nur noch von England um 2030 Kilometer übertroffen. Am 1. Juli 1874 waren im europäischen Rußland 17,063 Kilometer Eisenbahnen im Betriebe.

Die wichtige Einrichtung der Stadtpost, welche im Jahre 1868 nur in den vier Städten: St. Petersburg, Moskau, Warschau und Kasan bestand, findet sich gegenwärtig in 47 Städten eingeführt, meistens in den Gouvernementsstädten; allerdings eine geringe Zahl, wenn man in Betracht zieht, daß in Rußland 164 Städte mit mehr als 10,000 Einwohnern vorhanden sind.

Die Vermehrung der Zahl der Postanstalten und die Erweiterung ihrer Wirksamkeit bedingte eine Vergrößerung des Postpersonals. Der Bericht giebt hierüber in folgenden Ziffern Aufschluß:

Es waren vorhanden:	im Jahre 1868	im Jahre 1874
Beamte	3,313	5,110
Unterbeamte, Postillone u. s. w.	5,994	7,720
zusammen	9,307	12,830

Diese Zunahme um mehr als ein Drittel — 37 pCt. — kommt vorzugsweise den Orts-Postanstalten zu Gute, während der Personalbestand der Centralverwaltung eine Verminderung um mehr als die Hälfte, nämlich von 248 Beamten im Jahre 1868 auf 116 im Jahre 1874, erfahren hat.

Die Ausgabe an Gehältern für die Beamten gestaltet sich wie folgt:

	im Jahre 1868 Rubel	im Jahre 1874 Rubel
für die Centralverwaltung	117,681	112,021
für die Orts-Postanstalten	1,249,154	2,552,842
zusammen	1,366,835	2,664,863

Diese Ausgabe ist also nahezu auf das Doppelte gestiegen.

Was die Ausbildung des Postkurswesens anlangt, so stellen gerade in dieser Beziehung die mächtige Ausdehnung des weiten Gebiets und die Mangelhaftigkeit der Landstraßen außerordentlich schwer zu überwindende Hindernisse entgegen. »Bei der kolossalen Größe des russischen Reichs«, heißt es in dem Berichte, »und bei der verhältnißmäßig geringen Bevölkerung desselben ist es unmöglich, mit allen bewohnten Gegenden, von denen viele in weiter Entfernung vom Postwege liegen, Postverbindungen herzustellen. Um den Bewohnern dieser Gegenden die Möglichkeit der Abgabe und Annahme ihrer Korrespondenz zu erleichtern, ist die Einrichtung von landschaftlichen oder Landposten zur Versendung der Korrespondenz auf den Landwegen gestattet worden, und zwar nicht allein zwischen den oben bezeichneten Gegenden unter sich, sondern auch zwischen den letzteren und den Staatsposten, wobei es den Landposten erlaubt ist, ihre eigenen Postmarken einzuführen, jedoch mit der Bedingung, daß dieselben in ihrer Bezeichnung mit den Marken der Staatsposten nichts gemein haben. Gegenwärtig bestehen derartige Landposten in 72 Kreisen des europäischen Rußlands.« Diese Fürsorge für die Landbewohner erklärt sich aus dem Umstande, daß die ländliche Bevölkerung die städtische um ein Bedeutendes überwiegt. Die letztere verhält sich zur ersteren wie 1 zu 10, da auf 100 Stadtbewohner 996 Landbewohner gerechnet werden.

Der Umfang der seit dem Jahre 1868 eingeführten Verbesserungen und Erweiterungen in den Postverbindungen läßt sich aus folgenden Angaben beurtheilen.

Es betrug:

	am 1. Juli 1868 Werst*)	im Jahre 1874 Werst*)
die Länge der Eisenbahnpostwege	4,576	17,015
der Chausseen und anderen Poststraßen	94,773	93,558
der Wasserpostwege	9,834	11,625
Die Gesammtlänge dieser Verbindungswege war mithin von	109,183 auf	122,198

erweitert worden.

*) Die Werst = etwas mehr als 1 Kilometer.

Auf diesen Wegstrecken haben die Posten zurückgelegt:

	im Laufe des Jahres	
	1868	1874
	Werst	Werst
auf den Eisenbahnen	4,039,950	17,309,041
auf den Chausseen und anderen Poststraßen	24,052,643	26,169,151
zu Wasser	1,349,071	2,089,780
zusammen	29,441,664	45,567,972

Posthaltereien bestanden an den Chausseen und Poststraßen im Jahre 1868: 4004, im Jahre 1874: 4129. Die Zahl der Postpferde auf diesen Posthaltereien konnte aus Anlaß der Eröffnung von Eisenbahnen von 55,281 auf 43,392, also um 11,889 Stück vermindert werden, was eine Ermäßigung des von der Regierung für die Unterhaltung der Postpferde zu leistenden Zuschusses von jährlich 8,649,729 Rubel auf 7,049,600 Rubel zur Folge hatte, d. i. eine Ersparniß von 1,600,129 Rubel.

Postverbindungen bestanden:

	im Jahre 1868	zu Anfang des Jahres 1875
ein- und mehrmal täglich	713	1693
6 mal in der Woche	124	52
5 » » » »	14	29
4 » » » »	239	490
3 » » » »	120	234
2 » » » »	943	575
1 » » » »	135	105
2 mal im Monat	28	18
1 » » »	2	2
1 mal im Jahr	3	2

Namentlich die letzten Zahlen mögen auffallend erscheinen; sie lassen sich indessen leicht erklären aus der ungeheuren Ausdehnung des Gebiets, auf welchem die Post zu wirken hat. Die entlegenen Orte, wie Ochotsk und Amginsk, konnten bis jetzt nur einmal im Monat, Gischiginsk und der Peterpaulshafen auf Kamschatka nur einmal im Jahre des Vortheils einer Postverbindung theilhaftig gemacht werden.

Die äußersten Endpunkte der russischen Postverbindungen sind Wirballen an der preußischen Grenze im Westen, der Peterpaulshafen im Osten — eine Entfernung von gegen 8000 Kilometer —, Kola im hohen Norden auf der lappischen Halbinsel gleichen Namens, und Chodschent im Süden mit tropischem Klima.

In Ansehung des Brief-, Päckerei- und Geldsendungsverkehrs weisen die nachstehend angegebenen Ziffern einen für die russischen Verhältnisse überraschend hohen Aufschwung nach.

Es betrug die Stückzahl der innerhalb des russischen Reiches

	im Jahre 1868 Stück	im Jahre 1874 Stück
beförderten einfachen Privatbriefe	16,952,434	31,800,539
offenen Briefe (Postkarten)	—	682,560
einfachen amtlichen Briefe.............	24,331,943	20,194,477
Kreuzbandsendungen	—	2,218,211
eingeschriebenen Briefe	1,862,735	2,480,145
Geld- und Werthbriefe	2,994,329	5,054,415
Packete mit und ohne Werthangabe	984,957	1,492,803
im Abonnementswege abgesetzten Zeitungen und periodischen Zeitschriften	21,082,730	29,019,880
Estafetten...........................	59,718	52,475
zusammen	68,268,846	92,995,505

Der Geldwerth der Postsendungen von 1868 betrug 1,198,307,453 Rubel, wovon auf Geld- und Werthbriefe 1,183,374,817 Rubel und auf Werthpackete 14,932,636 Rubel kommen; im Jahre 1874 belief sich der Gesammtgeldwerth auf 1,467,185,325 Rubel, nämlich auf 1,435,719,293 Rubel in Geld- und Werthbriefen und 31,466,032 Rubel in Werthpacketen.

Die Abnahme der Zahl der Estafetten um mehr als 7000 Stück darf als ein sprechender Beweis für die Anerkennung der Verbesserungen in den Posteinrichtungen angesehen werden. Wie wesentlich ferner die Verbesserung der Einrichtung des Stadtpostwesens gewesen ist, zeigt sich im Ortsbriefverkehr, welcher eine Steigerung um mehr als 100 pCt. nachweist. Zur Bestellung gelangten nämlich:

	im Jahre 1868	im Jahre 1874
einfache Ortsbriefe	1,576,355	2,866,837
Postkarten	—	437,441
Kreuzbandsendungen..................	223,899	926,690
eingeschriebene Briefe	—	1,221
zusammen	1,800,254	4,232,189
was eine Zunahme um 135 pCt. ergiebt. Hierzu die Zeitungen	5,500,000	7,573,956
Gesammtverkehr	7,300,254	11,806,145

Ein weit höherer Aufschwung, als vorstehend bei dem Briefverkehr innerhalb des russischen Reichs nachgewiesen, giebt sich bei dem internationalen Verkehr kund.

Es betrug:

	im Jahre 1868	im Jahre 1874
a) die Stückzahl der aus Rußland nach dem Auslande abgesandten gewöhnlichen Briefe .	1,232,427	2,458,154
Kreuzbandsendungen	—	535,455
eingeschriebenen Briefe	69,566	167,145
Geld- und Werthbriefe	34,094	90,272
Packete mit und ohne Werthangabe	5,597	28,725
zusammen	1,342,684	3,279,751
d. i. eine Zunahme um 144 pCt. nach Hinzuziehung der Zeitschriften	420,225	763,309
überhaupt	1,762,909	4,043,060

	im Jahre 1868	im Jahre 1874
b) die Stückzahl der aus dem Auslande in Rußland eingegangenen gewöhnlichen Briefe. .	1,336,944	3,864,373
Kreuzbandsendungen	—	1,202,016
eingeschriebenen Briefe	70,921	198,709
Geld- und Werthpackete	7,500	19,705
Packete ohne Werthangabe	10,470	61,010
zusammen	1,425,835	5,345,813
d. i. eine Zunahme von 275 pCt.; nach Hinzurechnung der Zeitschriften	996,262	2,729,806
überhaupt	2,422,097	8,075,619

mithin mehr als das Dreifache des Verkehrs vom Jahre 1868, oder Steigerung 223 pCt.

Der Gesammtwerthbetrag der im internationalen Verkehr mit der Post beförderten Geld- und Werthsendungen belief sich im Jahre 1868 auf 10,852,918 Rubel, im Jahre 1874 auf 42,865,285 Rubel.

Auffallend ist die verhältnißmäßig nicht sehr große Zahl von unbestellbaren Sendungen. Es blieben Ende 1874 unbestellbar von rund 38 Millionen gewöhnlichen Briefen deren 207,793, oder ½ pCt., an eingeschriebenen Briefen 30,159, an Packeten 21,753 Stück im Werthe von 100,500 Rubeln.

Zur Erleichterung des Briefverkehrs mit dem Auslande hatte die russische Postverwaltung im Jahre 1872 mit den Postverwaltungen einzelner fremder Länder: Belgien, Frankreich, Italien und Dänemark — die gleichzeitig abgeschlossenen Verträge mit Niederland und der Schweiz sind nicht zur Ausführung gelangt — Abkommen getroffen, infolge deren die Briefsendungen nach und aus Rußland im Verkehr mit jenen Ländern nicht mehr wie früher einzeln, sondern vermittelst geschlossener Briefpackete im Durchgang durch das deutsche Reichspostgebiet beziehungsweise durch Oesterreich-Ungarn befördert wurden. Diese Vereinfachung in der Behandlung der Korrespondenz machte es möglich, eine Ermäßigung

der Gebühr für die Transitleistung zu erreichen und in Folge dessen auch das Porto für die Korrespondenz selbst zu ermäßigen.

Weitere Erleichterungen durch Ermäßignng des Briefporto begannen mit dem 19. Juni (1. Juli) 1875, dem Tage des Inkrafttretens des Berner Allgemeinen Postvereins-Vertrages vom 9. Oktober 1874, welchem auch Rußland mit seinem ganzen Gebiete beigetreten ist. — Von jenem Zeitpunkt ab beträgt das Porto für jeden frankirten Brief im innern und äußern Verkehr 8 Kopeken, für jeden unfrankirten, beziehungsweise ungenügend frankirten*) Brief 16 Kopeken, für jede Postkarte 4 Kopeken.

Die vorstehende Darstellung ergiebt, daß außerordentliche Anstrengungen gemacht worden sind, um die Entwickelung, welche sich im innern Staatsleben Rußlands in gedeihlicher Weise vollzieht, auch auf dem Gebiete des Postwesens nach Kräften zu fördern.

»Die Post muß sich ihrem innersten Wesen nach ganz dem Dienste des Gemeinwohls widmen. Sie muß, so weit es nur irgend möglich ist, allen sich innerhalb der Gesellschaft regenden neuen Forderungen genügen und immer vorwärts streben, ohne jemals auf dem Wege der Vervollkommnung stehen zu bleiben.«

Mit diesen Worten schließt der Bericht der russischen Postverwaltung. Bei einer Erfassung ihrer Berufsaufgabe, wie sie in jenen Worten zum Ausdruck gebracht worden ist, läßt sich füglich nicht bezweifeln, daß die russische Postverwaltung ihr Möglichstes thun wird, das Postwesen immer mehr und mehr zu vervollkommnen.

---

88. Akustische Telegraphie.

Das Journal des Débats vom 5. Oktober d. J. bringt im Feuilleton einen Artikel über akustische und optische Telegraphie, der, wenngleich das darin mitgetheilte Material wegen des Mangels an beweiskräftigen Experimenten nicht geeignet ist, ein endgültiges Urtheil über den Werth der bis jetzt gemachten Erfindungen zu ermöglichen, immerhin interessant genug ist, um in fachmännischen Kreisen einer näheren Würdigung unterzogen zu werden.

Der Verfasser des bezeichneten Aufsatzes verwahrt sich zunächst gegen die übertriebenen Hoffnungen, die man neuerdings an die Erfindung der telegraphischen Uebermittelung von Tönen knüpfe und die sich so weit verstiegen, in nahe Aussicht zu stellen, daß man z. B. den Genuß einer Concert-Aufführung gleichzeitig einer ganzen Provinz vermittelst des Telegraphen werde zugänglich machen können. Er erinnert daran, daß die fragliche Erfindung nicht neu sei, vielmehr habe bereits im Jahre 1863 das Reuß'sche Telephonium und ein mit demselben vor einem größeren Publikum in Frankfurt am Main angestellter und gelungener Versuch Aufsehen erregt.

---

*) Nach den für den innern russischen Verkehr bestehenden Vorschriften sind ganz unfrankirte Briefe nicht zulässig; jeder zur Aufgabe gelangende Brief muß mit Freimarken im Werthe von mindestens 8 Kopeken versehen sein.

Jener Reuß'sche Apparat*) besteht auf der Abgangsstation in einem kubischen Kasten aus Holz, dessen oberer Deckel eine runde Oeffnung hat, über die eine zarte Membran ausgespannt ist. Eine der Seitenwände des Kastens hat ebenfalls eine runde Oeffnung, in welche von außen ein kurzes, breites Sprachrohr mündet. Ein vor dem Sprachrohr erzeugter Ton versetzt die innere Luft des Kastens und dadurch die Membran in Schwingungen und zwar wird die Schwingungszahl der Membran gleich der des Ursprungstones sein. Die Membran trägt in ihrer Mitte eine kleine Platinascheibe, welche die Auf- und Abwärtsbewegung mitmacht und bei jeder Aufwärtsbewegung gegen eine in geeigneter Weise (mittelst eines Metallarmes und einer Stellschraube) darüber angebrachte Platinaspitze stößt; letztere ist mit der Leitung verbunden, während die Platinascheibe mit dem einen Pol der Batterie, der andere Pol aber mit der Stationserde verbunden ist. Dadurch wird ein vor dem Sprachrohr erzeugter Ton in der Sekunde eine seiner Schwingungszahl genau entsprechende Anzahl von Stromimpulsen in die Leitung senden.

Auf der Empfangsstation ist über einem Resonanzboden ein dünner Eisendraht von etwa 30 Cm. Länge ausgespannt; diesen Eisendraht umgiebt, ohne ihn zu berühren, eine Spirale aus feinem, mit Seide umsponnenen Kupferdraht, dessen eines Ende mit der Leitung verbunden ist, während das andere zur Erde führt. Nach einer von Page und Henry gemachten Beobachtung soll nun durch schnelles Magnetisiren und Aufheben des Magnetismus ein Eisenstab in Schwingungen versetzt werden können, welche mit den Unterbrechungen des dazu verwendeten elektrischen Stromes isochron sind. Danach muß also der auf der Empfangsstation ausgespannte Eisendraht durch die auf die angegebene Art von der Abgangsstation erhaltenen Stromimpulse, bz. durch die in gleichmäßiger Aufeinanderfolge und bestimmter Geschwindigkeit mittelst der Spirale erfolgenden Magnetisirungen und Aufhebungen des Magnetismus, in Schwingungen versetzt werden, welche genau dieselbe Schwingungszahl haben, wie der vor dem Sprachrohr der Abgangsstation erzeugte Ton; diese Schwingungen müssen also auch denselben Ton auf der Ankunftsstation wiedergeben.

Daß dann dieser auf der Ankunftsstation erzeugte Ton ebenso lange anhält wie der Ursprungston auf der Abgangsstation, und daß ebenso eine beliebige Aufeinanderfolge solcher Töne sich wird wiedergeben lassen, ist eine einfache Folgerung aus dem oben Gesagten. Wohl zu bemerken ist aber, daß eben nur eine Melodie einfacher Töne auf diese Weise telegraphisch übermittelt werden könnte; daß aber sowohl die Stärke als die »Klangfarbe« der auf der Empfangsstation erhaltenen Töne nicht mehr von der Stärke und Klangfarbe der Ursprungstöne abhängen, sondern lediglich von der magnetisirenden Kraft, der Art der Befestigung des Eisendrahtes auf dem Resonanzboden und von der Beschaffenheit des letzteren selbst: also von lauter Verhältnissen, welche von der Natur des Ursprungstones ganz unabhängig sind. Wenn daher das Journal des Débats nicht daran zweifelt, daß man durch Verbesserung des Resonanzbodens und Anbringung mehrerer schwingender Metalldrähte**) zu einer völligen Lösung des Problems gelangen werde, so würde dies nur

*) Eine ausführliche Beschreibung desselben mit Abbildung findet sich im Londoner Telegraphic Journal Vol. IV. Nr. 79 vom 15. Mai 1876.

**) Wozu dann aber ebensoviele Leitungsdrähte gehören würden.



insofern richtig sein, als man durch die angedeuteten Verbesserungen anstatt des leisen und etwas näselnden Tones zwar einen lauteren und besser klingenden, wie etwa beim Anschlagen eines Klaviers, erzielen, nicht aber das Anschwellen und Abnehmen, das eigentlich Seelische des Tones, wie in der menschlichen Stimme, bei Streich- und Blasinstrumenten, wiedergeben könnte.

In abweichender Art wird das Ziel der akustischen Telegraphie durch den Vorschlag eines dänischen Ingenieurs zu erreichen gesucht, der in der Kölnischen Zeitung vom 3. Juni d. J. unter »Naturwissenschaftliche Plaudereien« beschrieben wird.

Nach diesem Vorschlag soll auf der Abgangsstation durch eine schwingende Stimmgabel, an deren einer Zinke ein dünner Draht befestigt ist, der bei den Schwingungen mit dem andern Ende abwechselnd in ein Quecksilbernäpfchen eintaucht und sich wieder aus demselben heraushebt und dadurch die Verbindung der Batterie mit der Leitung abwechselnd herstellt und unterbricht, eine Reihe von Stromimpulsen in die Leitung gesandt werden, deren Geschwindigkeit der Aufeinanderfolge genau der Schwingungszahl der Stimmgabel entspricht. Auf der Empfangsstation wird sodann der Strom durch die Umwindungen einer Reihe von Elektromagneten geführt; zwischen den Polen jedes derselben ist eine horizontal liegende Stimmgabel angebracht, deren Zinken bei jeder Magnetisirung der Elektromagnetkerne eine Anziehung erfahren. Entspricht nun die Anzahl der Stromimpulse der Schwingungszahl einer so angebrachten Stimmgabel, so wird dieselbe in Schwingungen gerathen, folgen sich aber die Stromimpulse in einer mit der Schwingungszahl nicht übereinstimmenden Geschwindigkeit, so werden sich die Impulse, nach dem Prinzip von der Verstärkung und Schwächung kleiner Schwingungen, gegenseitig stören und aufheben: die Stimmgabel wird in Ruhe bleiben. Es wird also nur diejenige Stimmgabel in Mitschwingung gerathen, deren Ton auf der Abgangsstation angegeben ist. Der Verfasser des Aufsatzes der Kölnischen Zeitung schließt hieraus folgendermaßen: Man kann an einem Orte eine größere Anzahl von Stimmgabeln A. B. C. aufstellen, die alle von einander verschiedene Töne geben. Diesen stellt man an einem zweiten Orte eine entsprechende Reihe a. b. c. von anderen Stimmgabeln gegenüber, so daß a. mit A., b. mit B., c. mit C. gleich gestimmt ist. Man verbindet sie alle durch einen einzigen Draht und schickt durch diesen Draht gleichzeitig die elektrischen Stöße, welche von A. B. C. ausgehen. Dann sucht a. sich die Stöße von A., b. die von B., c. die von C. aus. Jede Stimmgabel empfängt also die ihr zugedachte Depesche.

Es wird indeß auch hier kaum nöthig sein, vor allzu sanguinischen Hoffnungen zu warnen.

---

89. Der Schiffs- und Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1873.

Unter den zahlreichen Mittheilungen über das Güterleben und den gesammten wirthschaftlichen Verkehr des Deutschen Reichs, welche das Kaiserliche statistische Amt, die statistische Centralstelle des Deutschen Reichs, in der von ihm herausgegebenen Statistik des Deutschen Reichs veröffentlicht, befindet sich in dem vor Kurzem erschienenen XII. Bande des ebengenannten Werks eine interessante Darstellung des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1873.

Die tabellarischen Zusammenstellungen enthalten drei größere Abschnitte:

1. Verkehr der Fluß-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe, sowie der Flösse in den wichtigsten Hafenplätzen, Schleusen und anderen Durchgangs- und Anmeldestellen der Wasserstraßen des Deutschen Reichs;
2. Güterverkehr auf diesen Schiffen und an den entsprechenden Oertlichkeiten;
3. die an einer Anzahl Pegel der deutschen Wasserstraßen beobachteten Wasserstände.

Die Zahl der Orte, an welchen Aufnahmen über den im Jahre 1873 stattgefundenen Schiffs- und Güterverkehr gemacht wurden, beläuft sich auf 227.

Der Vornahme dieser Ermittelungen, namentlich über den Güterverkehr, stellen sich mannichfache Schwierigkeiten entgegen. Es bestehen nämlich nicht an allen Punkten, wo Fahrzeuge ankommen und abgehen, Güter aus- und eingeladen werden, geeignete Organe zur Besorgung der erforderlichen Aufzeichnungen. Die letzteren lassen sich daher nur an solchen Stellen bewirken, wo Behörden und Beamte vorhanden sind, welche gelegentlich der Erhebung von Zöllen rc., der Ausübung der Hafen- und Strompolizei oder der Besorgung des Dienstes an Schleusen und anderen Schifffahrtsanstalten die erforderlichen Notizen nehmen können und wo zugleich derartige Erhebungen den Schiffs- und Güterverkehr nicht länger aufhalten, als ohnehin für die Verwaltungszwecke oder zum Passiren der Fahrzeuge durch die Durchlaßanstalten nöthig ist.

Hiernach kann allerdings der Gegenstand nicht in seiner Vollständigkeit erfaßt werden; immerhin aber bieten die Zusammenstellungen einen Anhalt für die Beurtheilung des zu Wasser erfolgenden Binnenverkehrs und es lassen sich aus dem Ergebniß jener statistischen Erhebungen beachtenswerthe Schlüsse auf die Lage der verschiedenen Bezugsquellen und Absatzgebiete für einzelne Waarengattungen ziehen. Als besonders charakteristische Punkte in dieser Beziehung sind die wichtigeren Hafenplätze, Schleusendurchgänge und Zollstätten zu betrachten. An diesen Punkten sind die Vorbedingungen für die Vornahme genügender statistischer Ermittelungen vorhanden.

Ueber die Gestaltung des Schiffs- und Güterverkehrs in einigen wichtigeren Hafenplätzen rc. folgt eine Darstellung in den nachstehenden zwei Uebersichten, welchen die Angaben in den Zusammenstellungen des Kaiserlichen statistischen Amtes zum Grunde liegen.

I. Uebersicht über den Verkehr der Schiffe und Flösse

in wichtigen Hafenplätzen, Schleusen und anderen Durchgangs- und Anmeldestellen der Wasserstraßen des Deutschen Reichs im Jahre 1873.

a. Personen-Dampfschiffe, Segelschiffe und Güter-Dampfschiffe.

Erhebungsstelle.	Angekommen.		Abgegangen.		Durchgegangen.	
	Anzahl.	Geladene Güter. Ctr.	Anzahl.	Geladene Güter. Ctr.	Anzahl.	Geladene Güter. Ctr.
Memel [1])	1,899	389,641	513	104,524	—	—
Tilsit	—	—	—	—	4,318	3,376,538
Pillau [2])	386	—	607	—	—	—
Elbing [3])	965	632,301	794	245,841	114	79,300
Thorn	—	—	—	—	1,453	2,741,945
Bromberger Kanal	—	—	—	—	2,724	1,853,653
Stolp i. Pom.	—	—	—	—	—	—
Swinemünde	1,856	572,403	1,862	2,504,800	—	—
Greifswald	721	413,918	639	95,897	—	—
Stralsund	1,701	903,610	1,694	229,143	—	—
Barth	206	102,363	201	41,599	—	—
Lübeck	1,417	820,184	1,428	228,691	—	—
Kiel	1,561	157,662	1,557	85,815	—	—
Kuxhafen [4])	874	331,082	862	24,760	—	—
Stade	2,497	292,598	2,497	510,885	—	—
Buxtehude	1,831	591,043	1,819	208,260	—	—
Harburg	10,853	4,541,817	10,710	1,735.918	—	—
Hamburg [5])	45,295	12,921,479	46,865	9,080,862	220	15,301,389
Berlin	32,608	48,809,537	30,911	3,053,319	7,537	8,750,491
Neustadt-Ebw.	—	—	—	—	11,925	14,523,195
Schandau	—	—	—	—	6,555	8,292,681
Geestemünde	1,439	274,574	1,435	1,050,430	—	—
Bremen [6])	7,645	4,974,137	7,660	716,295	—	3,996,385
Emden	813	168,785	850	14,182	—	—
Leer [7])	5,387	734,707	5,390	162,528	—	5,750,870
Cöln a. Rh. [8])	4,321	3,622,716	3,155	1,246,509	—	—
Coblenz	2,351	565,194	2,379	285,742	—	—
Trier	263	87,356	254	131,992	—	—
Mainz [9])	5,360	2,165,765	4,162	374,576	—	—
Würzburg	—	—	—	—	1,196	495,836
Bamberg	854	687,855	822	273,050	117	587,985
Nürnberg [10])	843	1,342,811	843	534,041	139	117,068
Worms	1,462	742,045	1,310	220,320	—	—
Mannheim	4,368	8,244,889	4,353	1,438,468	—	—
Heilbronn	1,683	1,182,365	1,388	899,084	—	—
Kehl	281	229,021	281	21,040	—	—
Constanz	4,953	751,194	4,953	292,072	—	—
Ueberlingen	2,373	88,889	2,370	147,534	—	—
Friedrichshafen	556	714,170	556	1,053,220	—	—

[1]) bis [10]) siehe die Anmerkungen auf Seiten 623—627.

b. Flösse.

Erhebungsstelle.	Angekommen.		Abgegangen.		Durchgegangen.	
	Anzahl.	Floßholz. Ctr.	Anzahl.	Floßholz. Ctr.	Anzahl.	Floßholz. Ctr.
Memel	—	—	—	—	—	—
Tilsit	—	—	—	—	1,563	5,446,459
Pillau	—	—	—	—	—	—
Elbing[3])	25	216,000	—	—	—	—
Thorn	—	—	—	—	4,432	32,743,508
Bromberger Kanal	—	—	—	—	43,963	8,104,606
Stolp i. Pom.	2,163	391,543	1,544	214,384	1,447	163,940
Swinemünde	—	—	—	—	—	—
Greifswald	—	—	—	—	—	—
Stralsund	—	—	—	—	—	—
Barth	—	—	—	—	—	—
Lübeck	58	14,326	14	13,798	—	—
Kiel	—	—	—	—	—	—
Kuxhafen[4])	—	870	—	—	—	—
Stade	6	112,840	3	39,550	—	—
Buxtehude	3	2,070	—	—	—	—
Harburg	11	4,800	—	—	—	—
Hamburg	173	856,106	19	13,513	—	—
Berlin	445	791,367	6	14,780	457	2,061,703
Neustadt-Ebw.	—	—	—	—	20,208	2,013,200
Schandau	—	—	—	—	1,408	2,901,859
Geestemünde	32	23,737	35	16,682	—	—
Bremen[6])	878	—	—	—	—	—
Emden	—	—	—	—	—	—
Leer	—	—	—	—	—	—
Cöln a. Rh.[8])	—	360,253	—	—	—	—
Coblenz	5	8,600	—	—	—	—
Trier	8	7,946	8	1,495	—	—
Mainz	93	34,488	—	—	—	—
Würzburg	—	—	—	—	2,053	4,266,757
Bamberg	—	—	2,121	550,000	727	241,586
Nürnberg	—	—	125	47,701	—	—
Worms	39	75,734	—	—	—	—
Mannheim	830	2,620,913	206	2,589,882	138	273,847
Heilbronn	—	—	163	1,140,270	817	2,298,542
Kehl	—	—	34	34,696	—	—
Constanz	—	—	—	—	—	—
Ueberlingen	—	—	—	—	—	—
Friedrichshafen	—	—	—	—	—	—

[1]) Das Gewicht und die Gattung der von den Personen-Dampfschiffen und den abgegangenen Segelschiffen geladenen Güter, sowie die Zahl der abgegangenen Segelschiffe ist nicht angegeben.

[2]) Das Gewicht der geladenen Güter ist nicht angegeben.

[3]) Die Angaben umfassen die Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember. Die durchgegangenen Güter sind Güter verschiedener Gattung. Die Gattung der von den Güterdampfschiffen ausgeladenen und eingeladenen Güter ist nicht angegeben.

[4]) Die Zahl der angekommenen Flösse ist nicht angegeben.

II. Uebersicht über den Verkehr von Gütern auf

Waarengattung.	Memel [1]) aus-geladen. Ctr.	Memel [1]) ein-geladen. Ctr.	Tilsit durch-gegangen. Ctr.	Elbing [3]) aus-geladen. Ctr.	Elbing [3]) ein-geladen. Ctr.	Elbing [3]) durch-gegangen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	152,236	—	679,810	1,180	29,454	—
Stroh, Heu	3,720	—	6,290	13,751	—	—
Hülsenfrüchte, Reis	6,650	—	106,338	421	2,490	—
Saamen und Saat	101,763	—	190,227	—	7,948	—
Baumfrüchte, Südfrüchte	—	—	—	—	3,000	—
Kartoffeln	—	—	650	4,320	7,861	—
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate	—	—	128	258	—	—
Gewürze, Thee	—	—	—	—	—	—
Fische und Fischwaaren	—	—	52,698	5,700	100	—
Salz, außer Düngesalz	—	—	601,039	53,869	—	—
Bier, Wein	—	—	1,309	1,000	—	—
Spiritus	—	—	1,058	2,540	—	—
Zucker, roher und raffinirter	—	—	466	—	—	—
Taback	—	—	—	790	—	—
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz	—	—	828,892	193,187	1,600	—
Torf	—	—	—	—	—	—
Bau- und Nutzholz	—	—	486,526	25,230	—	—
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps	—	—	109,408	51,395	2,000	—
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano	—	—	—	—	—	—
Häute, Felle	—	—	—	—	—	—
Mineralöl, Petroleum	—	—	8,848	13,599	80	—
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	—	—	—	2,200	9	—
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	—	—	17,012	50,058	6,218	—
Abfälle (Knochen Lumpen)	35,405	—	47,939	1,432	1,700	—
Wolle, thierische und Kunstwolle	—	—	101	—	—	—
Rohe Baumwolle	—	—	—	—	—	—
Andere nicht genannte Gegenstände	89,867	104,524	237,799	211,371	183,381	79,300
zusammen	389,641	104,524	3,376,538	632,301	245,841	79,300

[5]) Das Gewicht und die Gattung der in Hamburg (Unter-Elbe) eingeladenen Güter, sowie der in Hamburg — Zollgrenze (Ober-Elbe) durchgegangene Schiffsverkehr ist nicht angegeben.

Wasserstraßen des Deutschen Reichs im Jahre 1873.

Thorn	Bromberger Kanal	Swinemünde		Greifswald		Stralsund	
durch-gegangen.	durch-gegangen.	aus-geladen.	ein-geladen.	aus-geladen.	ein-geladen.	aus-geladen.	ein-geladen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
642,292	195,770	10,469	64,223	49,072	50,342	48,631	31,360
24	—	20	—	—	—	—	100
83,295	38,945	988	—	28	536	—	120
100,082	13,611	1,360	5,153	—	520	2,558	—
328	—	164	263	—	—	—	—
1,741	—	15,446	112	11,142	720	38,466	—
8,665	—	1,188	150	—	—	—	—
758	—	3	1	—	—	—	—
21,483	—	1,770	6,151	140	—	—	—
39,007	19,100	3,478	—	1,750	100	13,685	—
3,051	—	8,047	1,735	660	274	—	—
—	—	345	—	—	—	—	—
—	—	8,861	400	—	—	—	—
650	—	86	—	—	—	—	—
373,651	6,680	11,310	2,019,067	86,309	5,785	209,874	54,640
—	63,500	—	5,570	72,435	—	—	—
908,429	1,053,300	81,167	19,855	73,364	22,320	98,454	39,664
104,576	137,400	191,969	31,308	45,285	797	240,608	9,900
—	3,400	—	—	—	—	—	—
6,638	—	14	335	—	—	—	—
25,980	—	2,092	34,891	—	—	2,744	403
4,037	10,000	672	736	—	—	250	9,842
143,049	3,700	38,464	38,486	5,609	400	3,509	1,340
6	—	9	3,045	—	—	2,050	910
2,236	—	12	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
271,967	308,247	194,469	273,319	68,124	14,103	242,781	80,864
2,741,945	1,853,653	572,403	2,504,800	413,918	95,897	903,610	229,143

[6]) Das Gewicht und die Gattung der in Bremen (Unter-Weser) ein- bz. ausgeladenen Güter, das Gewicht des in Bremen (Ober-Weser) eingegangenen Floßholzes, sowie der in Bremen — Zollgrenze (Ober-Weser) durchgegangene Schiffsverkehr ist nicht angegeben.

Waarengattung.	Barth		Lübeck		Kiel
	aus- geladen. Ctr.	ein- geladen. Ctr.	aus- geladen. Ctr.	ein- geladen. Ctr.	aus- geladen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	4,738	34,294	37,441	8,115	1,954
Stroh, Heu	—	—	510	240	—
Hülsenfrüchte, Reis	670	—	1,564	793	—
Saamen und Saat	100	2,930	20,519	130	1,414
Baumfrüchte, Südfrüchte	228	—	48	65	—
Kartoffeln	100	200	1,580	—	—
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate	829	—	1	553	—
Gewürze, Thee	2	—	—	—	—
Fische und Fischwaaren	508	—	2	987	—
Salz, außer Düngesalz	1,051	—	—	827	—
Bier, Wein	766	—	1	2,185	—
Spiritus	51	—	—	—	—
Zucker, roher und raffinirter	640	—	—	868	—
Taback	95	—	—	162	—
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz	20,860	600	158,174	56,130	—
Torf	14,730	—	1,930	6,152	—
Bau- und Nutzholz	5,494	1,520	21,951	65,469	—
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps	15,056	—	245,818	70,929	7,896
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano	—	—	—	208	—
Häute, Felle	—	45	18	—	—
Mineralöl, Petroleum	964	—	159	846	—
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	39	—	375	942	—
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	3,824	480	539	2,545	—
Abfälle (Knochen, Lumpen)	—	580	848	—	—
Wolle, thierische und Kunstwolle	—	—	—	—	—
Rohe Baumwolle	—	—	—	—	—
Andere nicht genannte Gegenstände	31,618	950	328,706	10,545	146,398
zusammen	102,363	41,599	820,184	228,691	157,662

[7]) Die Zahl der in Leer-Zollgrenze durchgegangenen Schiffe ist nicht angegeben.

[8]) Die Zahl der unbeladen angekommenen und abgegangenen Frachtschiffe, sowie die Zahl der angekommenen Flösse ist nicht angegeben.

Kiel	Kuxhafen		Stade		Buxtehude	
ein-geladen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.
73,495	1,550	3,240	43,108	936	38,896	1,097
—	1,480	—	890	2,340	24,046	—
—	—	1,400	2,261	29	1,157	32
—	—	360	245	492	17,196	8
—	462	—	761	467	204	—
—	2,440	100	277	21,075	40	56,427
—	—	—	1,155	6	554	1
—	—	—	64	—	65	—
—	—	—	381	—	76	—
—	480	1,200	300	71,797	137	—
—	760	—	3,318	1,677	216	14
—	—	—	1,275	—	—	—
—	320	—	2,634	17	525	—
—	—	—	104	1	—	—
—	7,840	1,680	120,321	—	236,671	4,015
—	20,330	—	210	—	1,200	6,733
—	77,310	—	36,479	4,644	2,252	5,481
—	6,330	—	18,753	287,593	40,666	54,521
12,320	—	—	—	—	—	—
—	—	—	184	562	3,502	—
—	—	—	2,273	—	2,079	21
—	—	—	1,407	4	3,134	746
—	2,490	2,700	5,141	188	300	—
—	—	870	9,026	2,516	6,062	75
—	—	—	—	50	—	286
—	—	—	—	—	—	—
—	209,290	13,210	42,031	116,491	212,065	78,803
85,815	331,082	24,760	292,598	510,885	591,043	208,260

[9] Die Zahl der unbeladen angekommenen und abgegangenen Frachtschiffe ist nicht angegeben.

[10] Die Gattung der durchgegangenen Güter ist nicht angegeben.

Waarengattung.	Harburg aus-geladen. Ctr.	Harburg ein-geladen. Ctr.	Hamburg[5]) aus-geladen. Ctr.	Hamburg[5]) ein-geladen. Ctr.	Hamburg[5]) durch-gegangen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	184,272	26,931	1,018,102	302,150	1,298,838
Stroh, Heu	3,702	170	25,448	450	53,961
Hülsenfrüchte, Reis	12,108	4,733	23,471	69,681	90,906
Saamen und Saat	33,834	1,823	61,310	13,450	129,442
Baumfrüchte, Südfrüchte .	113,722	3,901	134,110	68,235	75,814
Kartoffeln................	2,473	156,342	440,118	1,697	23,173
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate .	4,136	2,259	23,191	122,658	138,611
Gewürze, Thee...........	156	64	—	5,654	5,656
Fische und Fischwaaren ..	44,384	57,398	36,473	84,296	36,881
Salz, außer Düngesalz ..	2,148	48,992	199,395	756	80,265
Bier, Wein	12,377	53,762	8,485	65,154	66,059
Spiritus	8,660	11,623	117,370	—	126,856
Zucker, roher und raffinirter	24,290	5,462	541,940	45,755	554,076
Taback	6,925	3,325	1,316	9,865	11,080
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz	1,197,872	186,507	501,844	1,897,870	2,529,650
Torf	39,850	1,700	944,154	26,386	28,886
Bau- und Nutzholz	97,854	54,226	682,104	191,043	1,732,517
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps	1,203,458	164,837	3,793,281	977,882	1,072,182
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano	30,263	6,200	4,564	54,847	—
Häute, Felle	10,993	86	173	22,199	22,300
Mineralöl, Petroleum ...	6,832	2,040	66	219,059	216,139
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	71,271	84,326	54,959	210,832	245,670
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	229,176	61,028	152,033	2,328,007	2,442,657
Abfälle (Knochen, Lumpen)	7,761	10,512	2,213	36,997	21,344
Wolle, thierische und Kunstwolle	43	120	5,299	1,664	6,617
Rohe Baumwolle.........	—	—	702	29,110	29,111
Andere nicht genannte Gegenstände	1,193,257	787,551	4,149,358	2,295,165	4,262,698
zusammen	4,541,817	1,735,918	12,921,479	9,080,862	15,301,389

Berlin			Neustadt-Ebw.	Schandau	Geestemünde	
aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.
1,717,818	170,372	3,550	1,407,033	348,438	9,024	233,280
171,265	—	300	5,760	—	1,577	—
31,107	4,165	416	19,500	38,800	8,425	393,530
20,672	10,525	1,601	48,950	37,817	2,210	—
96,439	2,835	2,163	900	24,278	311	—
169,273	5,705	13,525	93,000	164	2,580	180
37,807	10,588	2,120	8,750	12,009	804	340
1,997	50	176	—	168	10	2,160
46,823	—	1,257	23,290	952	—	—
32,929	41,221	1,694	250	159,751	745	1,160
58,925	5,296	500	7,650	2,219	7,797	41,100
98,332	61,421	10,239	76,492	—	2,200	—
21,959	12,818	1,906	—	4,765	—	—
8,170	2,061	—	1,400	—	6,572	39,010
7,030,363	1,150,276	1,026,184	607,180	6,575,722	7,862	23,780
2,075,193	34,093	85,230	10,023	—	9,639	1,000
5,941,633	285,897	334,686	8,678,270	248	2,061	67,020
23,634,475	145,743	940,363	1,519,146	464,573	60,772	56,560
10,800	114,478	6,430	—	—	—	—
2,907	3,090	5,987	—	1,197	—	1,000
193,888	1,270	1,460	16,667	16,542	—	8,335
144,862	27,700	3,986	29,080	6,790	—	21,555
420,238	240,137	37,520	168,657	31,307	10,283	2,050
31,835	31,571	264	26,500	46	448	200
561	—	—	—	438	—	3,680
423	—	—	—	15,661	1,480	60,350
6,808,783	692,007	6,268,934	1,774,697	550,796	139,774	94,140
48,809,537	3,053,319	8,750,491	14,523,195	8,292,681	274,574	1,050,430

Waarengattung.	Bremen [6]) aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	Emden aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	4,642	66,574	63,417	10,604	4,585
Stroh, Heu	96	—	50	—	200
Hülsenfrüchte, Reis	25	7,802	7,669	60	326
Saamen und Saat	—	178	619	425	735
Baumfrüchte, Südfrüchte	193	724	1,506	—	1
Kartoffeln	8,429	—	11,253	1,212	360
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate	—	5,343	5,713	—	7
Gewürze, Thee	—	318	329	—	16
Fische und Fischwaaren	—	764	789	196	46
Salz, außer Düngesalz	—	236	239	—	18
Bier, Wein	325	14,791	18,081	—	80
Spiritus	—	—	111	—	4
Zucker, roher und raffinirter	106	103	216	—	14
Taback	—	49,756	57,089	—	—
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz	14,897	20,347	57,806	1,200	41
Torf	—	111,510	—	5,471	—
Bau- und Nutzholz	982,209	372,099	777,241	3,000	390
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps	2,201,629	202	2,195,122	5,465	850
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano	7	—	—	—	—
Häute, Felle	—	2,685	2,107	—	—
Mineralöl, Petroleum	—	682	1,626	—	2
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	—	5,239	8,050	—	42
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	3	39	451	—	358
Abfälle (Knochen, Lumpen)	5	3,481	3,654	23	—
Wolle, thierische und Kunstwolle	—	—	—	—	—
Rohe Baumwolle	—	—	—	—	1
Andere nicht genannte Gegenstände	1,761,571	53,422	783,247	141,129	6,106
zusammen	4,974,137	716,295	3,996,385	168,785	14,182

Leer			Cöln a. Rh.		Coblenz	
aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.
58,259	29,533	605,357	702,112	103,922	31,876	6,884
69,760	93	65,603	7,170	412	2,900	362
510	722	3,103	52,924	8,351	7,557	2,402
1,756	74	29,131	8,132	1,743	632	32
1	41	111	46,899	4,851	1,860	13,392
3,035	78	18,457	105,695	46	11,112	18,514
333	660	2,854	157,709	21,223	15,177	8,782
8	368	1,215	4,177	5,363	268	29
366	47	2,547	36,997	2,744	5,276	1,323
—	3,603	702	176,416	2,655	8,415	1,582
15	2,513	6,066	136,956	21,204	55,138	74,508
—	904	267	2,965	4,336	1,671	6,795
25	1,007	26,885	3,912	75,970	25,008	25,860
—	—	—	—	—	6,785	6,455
1,640	22,684	148,722	165,079	5,325	275,799	1,960
328,008	—	337,744	—	78	—	—
24,498	18,114	3,197,567	642,045	3,614	4,476	1,680
103,431	4,118	558,800	139,735	10,054	12,359	5,635
—	—	—	3,172	287	462	50
—	58	325	18,580	4,036	301	340
51	1,155	6,480	12,702	870	316	3,852
222	348	6,376	122,237	35,751	7,249	4,037
30,612	6,414	350,293	170,598	438,240	5,669	3,509
332	21	4,823	3,705	2,599	97	391
20	—	—	539	326	29	192
—	—	—	25,595	474	—	—
111,825	69,973	377,442	876,665	492,035	84,762	97,176
734,707	162,528	5,750,870	3,622,716	1,246,509	565,194	285,742

Waarengattung.	Trier ausgeladen. Ctr.	Trier eingeladen. Ctr.	Mainz ausgeladen. Ctr.	Mainz eingeladen. Ctr.	Würzburg durchgegangen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	5,341	16,291	286,110	33,944	144,736
Stroh, Heu	—	—	—	—	—
Hülsenfrüchte, Reis	905	293	26,794	5,938	—
Saamen und Saat	—	—	3,358	2,378	—
Baumfrüchte, Südfrüchte	85	63	3,131	7,847	—
Kartoffeln	77	—	1,056	161	1,700
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate	998	806	30,696	2,449	—
Gewürze, Thee	—	—	5,728	2,822	—
Fische und Fischwaaren	—	14	10,109	726	170
Salz, außer Düngesalz	91	5,070	19,663	1	—
Bier, Wein	34,164	14,659	18,396	124,695	2,725
Spiritus	—	182	28	258	—
Zucker, roher uud raffinirter	558	493	16,924	1,186	106
Taback	109	153	2,244	141	—
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz	2,059	1,804	655,459	20	125,895
Torf	—	—	—	—	—
Bau- und Nutzholz	799	1,852	33,317	3,234	14,850
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps	1,204	56	505,198	3,166	7,850
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano	—	3,428	—	—	—
Häute, Felle	129	1,533	1,349	58	—
Mineralöl, Petroleum	551	3,202	40,497	5,176	22
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	67	800	49,733	9,941	1,500
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	—	760	67,635	3,594	200
Abfälle (Knochen, Lumpen)	1,157	—	652	471	—
Wolle, thierische und Kunstwolle	—	—	—	3,813	—
Rohe Baumwolle	3	2	5,571	1,531	3,750
Andere nicht genannte Gegenstände	39,059	80,531	382,117	161,026	192,332
zusammen	87,356	131,992	2,165,765	374,576	495,836

Bamberg			Nürnberg[10])		Worms	
aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	durch-gegangen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.	aus-geladen. Ctr.	ein-geladen. Ctr.
39,909	61,079	27,201	53,640	7,860	8,463	115,245
6	6	—	—	—	—	—
1,157	8,597	87	683	750	1,022	62
—	156	—	22	181	1,000	1,067
65	77	12	51	71	249	6,830
15	6	—	36	—	55	274
143	373	3	203	2,048	2,559	480
43	—	—	69	72	50	—
134	317	4	237	35	573	—
—	218	—	—	4,002	11,907	—
433	149	170	5	180	1,266	6,648
—	138	—	124	1	38	72
89	8,704	10	6,787	2,738	1,021	—
133	4	—	—	21	1,314	1,473
412	1,676	—	545,558	136,706	423,351	900
—	—	—	—	—	—	—
560,665	3,888	551,897	155,413	45,890	18,413	9,796
34,679	119,199	9	331,987	75,473	28,812	—
—	—	—	—	—	—	2,500
—	—	—	—	9	1,649	250
1,813	467	—	291	950	5,681	—
324	353	60	182	451	6,214	673
1,691	225	10	1,242	16,465	224	30
—	267	—	118	—	146	—
900	1	—	1	8	—	7,368
9,177	206	—	—	—	—	—
36,067	66,944	8,522	246,162	240,130	228,038	66,652
687,855	273,050	587,985	1,342,811	534,041	742,045	220,320

Waarengattung.	Mannheim aus-geladen. Ctr.	Mannheim ein-geladen. Ctr.	Heilbronn aus-geladen. Ctr.	Heilbronn ein-geladen. Ctr.	Kehl aus-geladen. Ctr.
Hafer, Gerste, Roggen, Weizen, Spelz und andere Getreidearten	1,668,894	71,543	64,713	84,258	—
Stroh, Heu	—	—	—	—	—
Hülsenfrüchte, Reis	115,269	2,989	23,008	120	—
Saamen und Saat.......	14,688	4,057	12,939	337	—
Baumfrüchte, Südfrüchte.	5,770	13,722	5,555	32	—
Kartoffeln...............	9,498	59	7	—	—
Kaffee, Kakao, Cichorien und Kaffee-Surrogate.	252,329	7,737	56,134	252	—
Gewürze, Thee...........	9,532	1,547	2,472	4	—
Fische und Fischwaaren...	15,648	315	2,939	—	—
Salz, außer Düngesalz ..	72,389	66,376	36,148	—	—
Bier, Wein	27,961	26,944	8,935	876	—
Spiritus	—	—	—	—	—
Zucker, roher und raffinirter	70,413	2,907	17,388	630	—
Taback	11,534	89,512	243	36	—
Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen, Holzkohlen, Brennholz..................	3,673,167	2,200	669,995	—	177,050
Torf	—	—	—	—	—
Bau- und Nutzholz	146,624	803,695	2,330	656,298	—
Chamotte-, Dach- und Mauerziegel, auch Drains, Cement, Thon, Schiefer, Kalk, Kreide, Gyps....	665,858	5,397	10,662	712	—
Düngemittel, außer Düngesalz und Guano.......	2,600	294	—	—	—
Häute, Felle............	11,007	858	820	50	—
Mineralöl, Petroleum ...	171,117	2,811	6,507	13	—
Baumöl, Leinöl, Palmöl, Kokosnußöl, Fette und anderes Oel	123,304	3,925	7,123	1,655	—
Eisen, Eisenbahnschienen, Blei, Kupfer, Messing, Zink, Zinn	348,62	11,461	10,900	224	—
Abfälle (Knochen, Lumpen)	1,749	1,829	845	16	—
Wolle, thierische und Kunstwolle	11,786	2,054	—	—	—
Rohe Baumwolle........	87,105	1,489	—	—	—
Andere nicht genannte Gegenstände.................	728,024	314,747	242,702	153,571	51,971
zusammen....	8,244,889	1,438,468	1,182,365	899,084	229,021

Kehl	Constanz		Ueberlingen		Friedrichshafen	
ein- geladen.	aus- geladen.	ein- geladen.	aus- geladen.	ein- geladen.	aus- geladen.	ein- geladen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
—	20,889	12,707	4,087	97,160	107,273	325,433
—	65	56	—	4,042	—	103
—	401	921	131	71	1,778	8,592
—	6,567	845	422	9,511	275	2,829
—	3,396	1,690	157	1,143	33,717	2,739
—	1,102	10,239	127	121	191	29,863
—	776	6,476	1,671	24	649	37,891
—	24	41	15	—	18	428
—	86	98	91	7	15	788
—	236	48,609	727	—	12,201	608
—	17,037	21,230	3,055	4,880	32,550	20,128
—	442	154	164	10	—	1,567
—	513	1,373	597	34	104	4,098
—	925	125	120	19	8	3,426
7,200	28,601	40,367	3,641	4,725	3,156	131,625
—	—	—	—	—	—	34,294
13,840	89,621	5,716	521	651	183,123	79,849
—	58,122	4,057	15,312	120	5,773	30,692
—	1	180	174	—	—	136
—	724	1,011	58	55	8,823	1,394
—	75	3,532	651	3	307	36,925
—	3,769	3,155	647	1,285	2,028	12,971
—	2,532	3,870	1,802	211	22,231	10,328
—	911	1,022	18	175	2,091	1,058
—	678	1,022	12	—	445	1,942
—	1,081	17,966	4	—	1,453	10,065
—	512,620	105,610	54,685	23,287	295,961	263,448
21,040	751,194	292,072	88,889	147,534	714,170	1,053,220

II. Kleine Mittheilungen.

Der Telegraph in Afrika. Wie die »Times« mittheilt, geht man gegenwärtig mit dem Gedanken um, eine Telegraphenleitung nach dem Kap durch den Kontinent von Afrika zu legen. Schon jetzt besteht eine telegraphische Verbindung von Alexandrien bis Chartum: eine Linie von 1100 (engl.) Meilen Länge; die Fortsetzung bis Gondokoro ist bereits in Aussicht genommen.

Von Chartum bis zur Delagoa-Bai, welche von den südafrikanischen Linien berührt wird, ist nur eine Entfernung von ungefähr 2600 Meilen — eine Streckenlänge, wie sie von Telegraphenlinien auf den übrigen drei Kontinenten bereits übertroffen wird.

Die projektirte neue Linie würde unterhalb der Viktoria-, Nyassa- und Tanganyika-Seen und von hier aus an den Ufern des Shire und Zambesi entlang nach der Meeresküste führen, woselbst eine kurze unterseeische Linie die Verbindung mit der Delagoa-Bai oder Port Natal zu vermitteln hätte. Eine Zweiglinie würde von Udschidschi nach Zanzibar anzulegen sein. Die ungefähr 1500 Meilen lange Luftlinie hofft man ohne erheblichen Kostenaufwand für Gestänge herstellen zu können, da voraussichtlich die im tropischen Afrika vorhandenen dichten Wälder die Anbringung der Drähte an den Bäumen möglich machen würden. Die Hauptschwierigkeit wird aber darin liegen, die Eingeborenen in denjenigen Gegenden, welche arm an Eisen sind, von der Entwendung der Drähte abzuhalten; indeß wird sich auch diesem Uebel steuern lassen.

Die Leitung würde, wenn dieselbe wirklich zur Ausführung gelangt und im Stand gehalten werden kann, zuversichtlich nicht nur sehr gewinnbringend für die Unternehmer sein, sondern namentlich auch dazu beitragen, das Innere Afrikas dem Handel und der Civilisation zu erschließen.

Neue elektrische Sicherheitsapparate. Die Zeitung »l'Etoile Belge« äußert sich in einem eingehenden Artikel über die deutsche Abtheilung der Ausstellung für Gesundheitspflege und Rettungswesen zu Brüssel in sehr günstiger Weise und lenkt namentlich auf die Apparate von Siemens und Halske die Aufmerksamkeit. Das Blatt schreibt u. A.:

Die Herren Siemens und Halske (Berlin), deren Spezialität alles in das Bereich der Elektrizität Fallende ist, lassen auf der Ausstellung im Park ihre neuesten Erfindungen operiren:

Sie haben das Problem gelöst, die Elektrizität mit Einströmung statt der Volta-Säulen, im Großen zur Anwendung zu bringen.

Unter den von ihnen ausgestellten Gegenständen ist ein, ohne Einschlußröhre fungirender, der Industrie bestimmter telegraphischer Apparat zu bemerken. Seine einfache Zifferblatteinrichtung macht ihn für Jedermann leicht und bequem anwendbar. Durch ein sehr sinnreich berechnetes Verfahren kann man gleichzeitig mit der Uebermittelung der Depesche diese auf einem besonderen Apparat drucken, der mit Bewegungsrad und laufendem Papier versehen ist. Ein anderer, auf demselben Prinzip beruhender Apparat (mit Siemens'scher Bobine und Elektromagnet) dient

zum Sprengen von Minen, und um das Feuer aus der Entfernung an mit Metallleitdraht versehene Kartuschen zu legen. Dieser bequem zu transportirende Apparat ist leicht überall aufzustellen.

Die Herren Siemens und Halske bringen auch das Block-System zur Anschauung, von dem in letzterer Zeit so vielfach die Rede gewesen, und das seit drei Jahren bereits auf der Eisenbahnlinie von Melle nach Ostende in Gebrauch ist. Es handelt sich dabei um die Anwendung der Elektrizität bei den Signalmanövern auf Eisenbahnen, die in einer Entfernung von 2 Kilometern noch mit genügender Kraft auf die Signalscheiben wirkt; auch hier wird die Elektrizität durch Muskelkraft erzeugt. Ein Bahnwärter benachrichtigt damit seinen Kollegen, den Zug passiren zu lassen, wenn der vorhergehende das von dem ersten Wächter verordnete Signal auf der Scheibe hinter sich gelassen, und so die ganze Linie entlang, bis zu den verschiedenen Stationen, die unter sich selbst durch dies System in Verbindung gesetzt sind. Es ist leicht einzusehen, wie wichtige und bedeutende Dienste eine derartige Einrichtung auf einer Linie mit starkem Betriebsverkehr leisten kann; eine solche scheint daher auf der Linie von Brüssel nach Anvers noch wünschenswerther, als auf der zwischen Melle und Ostende.

Bei der ersten Einrichtung des Block-Systems war das untere Dienstpersonal der Eisenbahn diesem ziemlich abgeneigt, doch hat es sich jetzt sehr mit demselben versöhnt, da man bald erkannte, wie gut es ist, wie viel Sicherheitsgarantien es bietet, und wie fast kostenlos seine Unterhaltung sich erweist.

Die Herren Siemens und Halske zeigen außerdem noch einen Sicherheitsapparat für kleine Bahnstationen auf Linien mit nur einem Geleise. Auf diesen gestattet nur der Bahnhofsinspektor die Einfahrt der Züge und hat allein die Signalmanöver zu leiten.

Zu erwähnen ist auch eine, jedem Zuge zufügbare Läuteinrichtung, die sich vorkommendenfalls in einen Telegraphenapparat umwandeln läßt, und es dem Bahnwärter ermöglicht, sofort auf der nächsten Station die genaue Lage eines verunglückten Zuges, und welcher Art der Unfall ist, der diesen betroffen, anzuzeigen.

Die von denselben Ausstellern in Amsterdam und Frankfurt ausgeführten Arbeiten im Telegraphenwesen verdienen eine ganz besondere Erwähnung, sowie auch die von dem Hause Siemens in London gelieferten unterseeischen Kabel nicht mit Schweigen übergangen werden dürfen.

(Deutsch. R. Anz. u. Kgl. Pr. St. Anz.)

Ein neuer mechanischer Kontrolapparat zur Bemessung der Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge. Wie wir der vorstehend erwähnten Quelle entnehmen, erregt ferner auf der Brüsseler Ausstellung der sogenannte Stathmograph, eine Erfindung des Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektors Dato in Cassel, besondere Aufmerksamkeit.

Der Stathmograph, welcher die Form und Größe einer Büchse von einem Kubikfuß Inhalt hat, besteht aus zwei Haupttheilen, einem Centrifugalpendel und dem Registrirapparate. Ersteres ist mit den Triebrädern der Lokomotive in der Weise verbunden, daß es bei jeder Umdrehung der Triebräder eine bestimmte Anzahl von Umdrehungen macht. Die Arme des Pendels stellen sich stets genau so, wie es die jeweilige Geschwindigkeit der Lokomotive bedingt.

Diese aufwärts und abwärts gehenden Bewegungen des Pendels werden durch einen Hebel auf den Registrirapparat übertragen. Derselbe ist mit einem Blechkasten von 22 Cm. Länge, 16 Cm. Breite und Höhe umgeben, und unmittelbar in dem Führerstande auf der Lokomotive angebracht. Der Lokomotivführer kann an dem Apparate in jedem Augenblicke genau ablesen, wie schnell er fährt, und zwar durch die Stellung eines Zeigers auf einem Zifferblatte. Fährt der Führer z. B. so schnell, daß er in 9 Minuten 10 Kilometer zurücklegen würde, so steht der Zeiger auf der Zahl 9.

Außerdem liefert der Registrirapparat eine vollständige graphische Darstellung der Fahrt auf einem 6 Cm. breiten Papierstreifen. Dieser Streifen wird nach Beendigung der Fahrt durch einen Stationsbeamten aus dem Apparate entnommen und enthält folgende Angaben:

1. Fahrzeit von einer Station zur andern.
2. Angabe der Geschwindigkeit, die in jedem Augenblicke der Fahrt vorhanden gewesen ist.
3. Aufenthaltszeit auf jeder Station unter Angabe etwaiger Rangirbewegungen.
4. Markirung jedes passirten Kilometersteines.

Es kann somit keine vorgekommene Unregelmäßigkeit der Kenntniß des Revisionsbeamten entzogen werden; dieser Umstand trägt wesentlich zur Verminderung der Unregelmäßigkeiten bei, aus welchen letzteren ein großer Prozentsatz der Unfälle entsteht.

Die Canada-Pacific-Eisenbahn. Die »Times« vom 16. September bringt folgende Mittheilung aus Toronto über die in der Errichtung begriffene Bahn, welche, das gewaltige Gebiet von Britisch-Amerika durchschneidend, eine neue Weltstraße zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean herzustellen bestimmt ist. »Die Vermessungen und sonstigen Vorarbeiten zum Bau der Bahn sind nunmehr so weit gediehen, daß wir in der Lage sind, ziemlich genaue Angaben über die wahrscheinliche Trace, die Entfernungen und die ungefähren Kosten zu machen. Die Gesammtlänge der Canada-Pacific-Bahn wird, falls die vorläufig angenommene Linie innegehalten wird, etwa 2031 (engl.) Meilen betragen. Sie wird bei dem westlichen Ende des Oberen See's beginnen und Bute-Inlet in Britisch-Columbien als Zielpunkt haben. Die Theilstrecken sind:

von der Thunder-Bay nach dem Red-River	413	Meilen,
» Red-River bis Livingstone	271	»
» Livingstone bis Edmonton	516	»
» Edmonton bis Yellow-Head-Paß	283	»
» Yellow-Head-Paß bis Stewart-River	260	»
und von dort nach Bute-Inlet	288	»
zusammen	2031	Meilen.

Die topographischen Verhältnisse des Landes, welches sie durchschneiden wird, zeigen die mannichfaltigste Abwechselung: ein Umstand, der bei der Veranschlagung der Kosten der Anlage schwer in's Gewicht fällt. Von der Gesammtlänge der Baustrecke sind 805 Meilen zu 15,000 Doll. per Meile = 12,075,000 Doll. veranschlagt; 686 Meilen zu je 20,000 Doll. = 13,720,000 Doll.; 419 Meilen zu 37,000 Doll. = 15,503,000 und 121 Meilen zu je 80,000 Doll. = 9,680,000

Dollars. Die Durchschnittskosten belaufen sich auf 25,100 Doll. per Meile, mithin für die ganze Anlage auf 50,978,000 Doll.

Der Traktus der Pacific-Bahn ist, wie oben gesagt, bereits seiner ganzen Ausdehnung nach festgesetzt; dennoch könnte es noch für nöthig befunden werden, die eine oder andere Abweichung eintreten zu lassen.

Hinter dem Kaministiquia-River, etwas westlich von der Thunder-Bay über dem Superior-See, verfolgt sie einen nordwestlichen Lauf bis zum English-River: eine Strecke von 113 Meilen. Dieser Theil ist schon kontraktlich vergeben und die Erdarbeiten nehmen rüstigen Fortgang. Von dem English-River bis Rat-Portage läuft sie 177 Meilen westlich. Von dort geht sie nach Selkirk, schneidet den Red-River und hält sich südlich vom Winnipeg-See: im Ganzen 123 Meilen. Auch diese Theilstrecke ist schon auf Vertrag in Angriff genommen. Hinter Selkirk geht die Linie in nordwestlicher Richtung, etwa 200 Meilen bis Livingstone am Swan-River. 196 Meilen von Livingstone bis zum Punkte, wo die Bahn den südlichen Saskatchewan überschreitet, läuft sie nahezu westlich und von da nordwestlich, zuerst parallel mit dem nördlichen Saskatchewan und darauf mit dem Battle-River bis Edmonton, etwas südlich von dem gleichnamigen Fort an der Hudsons Bay. Die ganze Entfernung von Livingstone bis Edmonton beträgt 516 Meilen. Hinter Livingstone schneidet die Linie wieder den Saskatchewan und die Flüsse Pembina und M'Leod; hierauf wird ihr Lauf allmälig nördlich, bis zur Stelle, wo der Athabaska aus dem Felsengebirge hervorbricht. Hier wendet sich der Lauf scharf südlich, um den Yellow-Head-Paß, 3,200 Fuß über dem Meeresspiegel, zu erreichen. Vom Yellow-Head-Paß bis Tête jaune Cache, in der Gabel des Fraser-River, läuft sie westlich, hält sich von hier nord-westwärts neben dem Flusse bis zum Stewart-River, ungefähr 15 Meilen nördlich vom Fort Georg. Die Strecke von Edmonton bis zum Yellow-Head-Paß beträgt 283 und vom Yellow-Head-Paß bis zum Stewart-River 260 Meilen. Diese Strecke von zusammen 543 Meilen führt durch Gegenden, welche zwar gebirgig sind, den Ingenieuren jedoch keine Schwierigkeiten bieten. Der Stewart ist der nördlichste Punkt, welchen die Pacific-Bahn erreicht. Bis Bute-Inlet läuft sie 283 Meilen fast immer südlich. Der schwierigste Theil des ganzen Unternehmens liegt auf der letztgenannten Strecke.

Der Kosten-Anschlag für die einzelnen Theilstrecken ist: von der Thunder-Bay bis zum Red-River 11,300,000, vom Red-River bis Livingstone 4,420,000, von Livingstone bis Edmonton 9,772,000, von Edmonton bis zum Yellow-Head-Paß 6,601,000, von Yellow-Head-Paß bis zum Stewart 5,335,000, von dort bis Bute-Inlet 13,420,000 Doll. Alle diese Angaben beziehen sich auf die Hauptlinie der Canada-Pacific-Bahn. Die Zweigbahn längs des Pembina, die vom Winnipeg-See ausgeht und 69 Meilen lang ist, ist schon an Unternehmer vergeben und geht mit raschen Schritten ihrer Vollendung entgegen.

Das Eisenbahnnetz der Republik Peru umfaßte am Schlusse des Jahres 1875 eine Linienlänge von zusammen 1197 Kilometer, deren Herstellungskosten nach dem »M. d. J. M.« auf 967,250,000 Frcs. zu veranschlagen sind. Diese Bahnen gehören zum Theil dem Staate, zum andern Theil Privatgesellschaften. Die Bahnen der letzteren haben nur eine Länge von 373 Kilometer; die Linien des Staates haben eine Länge von 824 Kilometern. Die Staatsbahnen sind fol-

gende: die Linien Paramayo-Magdalena (152 Kilometer), Baukosten 35 Millionen. Linie von Lima nach Chamay (60 Kilometer), Baukosten 20 Millionen. Linie Piesco-Ica (78 Kilometer), Baukosten 7,250,000 Frcs. Linie Mollendo-Arequipa (174 Kilometer), deren Bau 60 Millionen kostete, und Linie Arequipa-Puno (360 Kilometer), welche 160 Millionen für den Bau beansprucht.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 13. Berne, 1er Octobre 1876.

Les Postes en Perse. — Les pensions de retraite des employés de poste dans les états de l'Union. — Communications.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 19. Heft. 1. Oktober 1876.

Zur innern Geschichte Dänemarks in den letzten zwölf Jahren. — George Sand. Ein literarisches Portrait von Leopold Katscher. II. — Die wirthschaftlichen Grundrechte des Deutschen Reichs. Von August Hermann Schreck. I. — Chronik der Gegenwart. — Politische Revue.

3) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1876. Heft IX.

Die Expedition S. M. S. »Gazelle«. XI. Hydrographische Beiträge für den westlichen Theil des südlichen Stillen Oceans. Oceanische Beobachtungen an Bord S. M. S. »Gazelle« in der Magellanstraße und im südatlantischen Ocean. Von Kapt. z. S. Frhr. v. Schleinitz. — Tiefseelothungen J. Br. M. S. »Challenger« im Stillen Ocean von Honolulu über Tahiti bis Valparaiso. — Tiefseelothungen des V. St. D. »Tuscarora«, Kommander J. N. Miller, in dem Stillen Ocean. — Die physische Geographie des Atlantischen Oceans in dem Gebiete zwischen 20° Nordbr. und 10° Südbr. und zwischen 10° und 40° Westlg. — Ueber die Anwendung des Prismenkreuzes von Bauernfeind bei Bestimmung der Deviation der Kompasse an Bord eiserner Schiffe. — Homographische Nautik. — Eine neue Methode der Breitenbestimmung. — Kleine hydrographische Notizen. — Berichtigungen. — Meteorologische, magnetische und Gezeitenbeobachtungen, angestellt auf dem Kaiserlichen Observatorium zu Wilhelmshaven. — Karten.

4) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. V. Jahrgang. 9. Heft.

Zur Geschichte der didaktischen Literatur in Rußland im achtzehnten Jahrhundert. Von Prof. A. Brückner. — Das Wyschnij-Wolotschoksystem. Von Theodor Schmidt. — Die Eisenbahnen Rußlands. I. Geschichtliches B. — Literaturbericht. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

5) **Revue des deux mondes.** 1er Octobre 1876.

L'enfance à Paris. Par M. Othenin d'Haussonville. — Cousin et cousine. Par M. Henry James. — Les marins du XVIe siècle. IV. Par M. le vice-amiral Jurien de la Gravière. — Le socialisme moderne. Par M. Paul Janet. — Le Japon contemporain. II. Par M. George Bousquet. — Le progrès de Galilée, d'après les manuscrits du Vatican. Par M. A. Mézières. — La production houillère en Angleterre et en France. Par M. Radau. — M. Gladstone et la question bulgare. Par M. G. Valbert. — Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. — Essais et notices. Un déchiffreur d'énigmes, George Smith. Par Eugène-Melchior de Vogüé. — Bulletin bibliographique.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 21. **Berlin, November.** **1876.**

I. Actenstücke und Aufsätze.

90. Das Hamburger Postwesen.

(Bearbeitet nach der Chronik des Postamts in Hamburg.)

(Schluß.)

Die Anfänge des Königlich dänischen Ober-Postamts reichen zurück bis in das Jahr 1624, in welchem Christian IV. die Herstellung einer Post zwischen Kopenhagen und Hamburg anordnete. Da diese Post nur unter königlichem Schutze stand, im Uebrigen jedoch von einer Handelsgesellschaft in Kopenhagen unterhalten wurde, welche die Beförderung von Stadt zu Stadt durch gewöhnliche Bauern besorgen ließ, so dürfen wir den Worten des Chronisten wohl Glauben schenken, wenn er sagt, daß die dänische Post in Hamburg »anfänglich ihr Wesen in einem Keller getrieben und als Postabzeichen ein Steinbild vor demselben gehabt habe«. Beides war indessen für die damalige Zeit gar nichts Ungewöhnliches. Wir haben oben gesehen, daß auch die hannoversche Post ursprünglich ihr Lokal im Harburger Keller aufgeschlagen hatte; die Anbringung von Steinbildern statt eigentlicher Posthausschilder war aber in Hamburg bis zum Anfang des achtzehnten Jahrhunderts allgemein üblich.

Die Abfertigung der dänischen Bauernpost wurde in allen Städten, welche sie berührte, durch Ortseingesessene gegen Bezug eines Drittels der Portoeinnahme vor-

genommen. In Hamburg scheint der städtische Postmeister unter gleichen Bedingungen dieses Nebenamt ausgeübt zu haben, denn es ist aus jener Zeit noch nirgends eine Spur von einem dänischen Postmeister in Hamburg zu finden.

Im Jahre 1653 ließ jedoch König Friedrich III. für königliche Rechnung eine Reitpost und eine Fahrpost (Meßagerer) zwischen Kopenhagen und Hamburg einrichten und sandte zur Verwaltung des nunmehr königlichen Postamts in Hamburg den Postmeister Remmers dahin. Das Auftreten der dänischen Verwaltung in Hamburg findet gewissermaßen seine Erklärung, wenn man sich erinnert, daß der König von Dänemark zugleich Herzog von Holstein und als solcher deutscher Reichsstand war.

Die Stadt trat zwar der ohne ihre Zustimmung erfolgten Ernennung des dänischen Postmeisters entgegen und setzte es auch durch, daß bald darauf statt desselben die Besorgung der dänischen Post den Stadtpostmeistern mit übertragen wurde; etwas Ernstlicheres getraute sie sich jedoch dem unliebsamen Eindringling gegenüber, angesichts der erst durch den Vergleich von Gottorp im Jahre 1768 beendigten Zwistigkeiten wegen des Hoheitsrechts des Herzogs von Holstein über Hamburg, nicht zu unternehmen. Ein in dieser Richtung mit Hülfe des Fürsten von Taxis durch eine Beschwerde an den Kaiser unternommener Anlauf blieb gleichfalls ohne Wirkung, da sich der Kaiser mit einer langathmigen Rechtfertigung des Königs von Dänemark völlig begnügte, welche in der Behauptung gipfelte, daß dem König das Recht, in Hamburg eine besondere Postanstalt zu unterhalten, aus seinem »von Alters hergebrachten Land-Post-Regal des Herzogthums Holstein, welches lang in ungehinderter Possession Seiner Vorfahren, der Herzöge von Holstein gewesen«, zustehe.

Als im Jahre 1704 die Verwaltung des dänischen Postamts in Hamburg nicht mehr dem hamburger Stadtpostmeister belassen, sondern, in Folge einer Vereinbarung zwischen der preußischen und dänischen Regierung, dem preußischen Postmeister Wentzhard mit übertragen werden sollte, versuchte die Stadt wenigstens den letzten Rest ihres Antheils an dem dänischen Postamt durch eine Eingabe an den Kaiser zu retten, mußte sich aber mit einem huldvollen Erlaß desselben begnügen, während es in der Sache selbst bei jener Abmachung zwischen der preußischen und dänischen Postverwaltung verblieb. Gegenüber diesen fortwährenden Mißerfolgen muß es den Senat der Stadt jedenfalls eigenthümlich berührt haben, wenn er in dem erwähnten huldvollen Schreiben des Kaisers Leopold u. A. las, wie S. Majestät sich habe »Vortrag thun lassen, wie Ihr Euch gegen solche Bestallung (des Wentzhard) nach allen Kräften zu opponiren gesonnen seiet; wie Uns um solche Eure sowohl zur Erhaltung Unseres Kaiserlichen Post-Regals, als auch des von Uns Euch anvertrauten Stadtpostwesens gefaßte tapfere Resolution zu sonderbahrem Gefallen gereichet. So befehlen Euch jedoch anbey hiemit gnädigst, daß Ihr weder obbemeldeten beiden Königen zu Dänemark und Preußen, noch sonsten keiner auswärtigen Potence oder Reichsstand, zur Schmälerung Unseres Kaiserlichen Postregals und zur Verhütung der Confusion Eurer eigenen Commerzien und Korrespondenz keine besonderen Postdirectoren oder separate sogenannte Postcomtoirs in Unserer und des Heiligen Reichs Stadt Hamburg gestattet«.

Und dieser gnädige Befehl kam zu einer Zeit, da sich bereits vier deutsche und zwei außerdeutsche »Postcomtoirs« neben dem hamburger Stadtpostamt, zum Theil

schon fast seit einem Jahrhundert, aufgethan hatten und nicht im Entferntesten daran dachten, etwas von ihren Befugnissen aufzugeben.

Der Geschäftsumfang des dänischen Postamts in Hamburg war schon zu Zeiten des Wentzhard ein nicht unbedeutender, so daß die mit dem dänischen Postwesen belehnte Wittwe des General-Feldmarschalls und General-Postmeisters Guldenlenen sich veranlaßt sah, unter'm 29. Januar 1709 dem Wentzhard »ein tüchtiges Subjectum, das in den Post-Affairen nicht unkundig sein möchte«, zuzuweisen, welches bei den überhäuften Geschäften ihn unterstützen sollte.

Als im Jahre 1719 Wentzhard mit Tod abging, wurde dänischerseits ein besonderer Postmeister in Hamburg ernannt.

Die dänische Postverwaltung war ferner emsig bemüht, ihren Posten von Hamburg aus immer weitere Verbreitung zu schaffen. So bestanden gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts von Hamburg ab dänische Reitposten: über Wandsbeck nach Lübeck; über Pinneberg, Glückstadt durch Holstein nach Schleswig, Hadersleben und ganz Jütland, sowie weiter nach Dänemark und Norwegen; ferner über Uelzburg und Neumünster nach Kiel, dänische Fahrposten: über Wandsbeck, Kiel, Eckernförde nach dem östlichen Holstein; ferner nach Eutin, Lütjenburg, Oldenburg, Heiligenhafen, Burg und Fehmarn; sodann über Pinneberg, Glückstadt, Itzehoe, Schleswig, Hadersleben; über Aroesund nach Assens und über Nyborg, Korsoer nach Kopenhagen und von da weiter nach ganz Norwegen; außerdem täglich mehrmalige Fußposten nach Altona.

Von jetzt ab kennzeichnete sich die Thätigkeit der dänischen Post in Hamburg hauptsächlich durch die stetige Vermehrung der äußeren Postverbindungen, während ihr örtlicher Betrieb, verhältnißmäßig wenig angefochten, sich in aller Stille abwickelte. Die häufigen Verlegungen des Geschäftslokals seit dem Beginn der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts (von 1753 bis 1863 zog die dänische Post in Hamburg nicht weniger als zwölf Mal um) verschafften dem dänischen Postamt in Hamburg den Spottnamen »das wandernde Postamt«.

Der Postenlauf erfuhr bis zum Jahre 1833 keine wesentlichen Veränderungen, in dem bezeichneten Jahre wurden aber zwei weitere Briefpost-Verbindungen wöchentlich zwischen Hamburg und Kopenhagen eingerichtet. Als Beförderungsmittel für die vereinigte Brief- und Fahrpost dienten, statt der bisherigen offenen Wagen mit in Federn hängenden Stühlen, seit dem Jahre 1834 eigentliche »Diligencen«.

Im Jahre 1852 wurde das Verhältniß zu der dänischen Post dahin geregelt, daß das dänische Ober-Postamt sämmtliche Fahrposten auf den bisherigen Linien, die Postämter der Hansestädte Hamburg und Lübeck sämmtliche Briefposten zwischen beiden Städten übernahmen und abfertigten. Die Eröffnung der Eisenbahn zwischen Altona und Kiel im Jahre 1844 hatte jedoch diejenigen Postverbindungen auf Landwegen beseitigt, welche das dänische Ober-Postamt bis dahin in der Richtung über Altona hinaus unterhalten hatte.

Während des Krieges mit Dänemark in den Jahren 1848 und 1849 wurde das dänische Ober-Postamt in Hamburg in ein schleswig-holsteinisches, das jedoch zum Theil mit den bisherigen dänischen Beamten besetzt blieb, umgewandelt; nach dem Aufhören der Feindseligkeiten trat die dänische Postverwaltung wieder in ihre früheren Rechte ein.

Bei Beginn des zweiten deutsch-dänischen Krieges im Jahre 1863 wurde zunächst dazu übergegangen, die Postsendungen für die in Schleswig-Holstein stehen-

den deutschen Truppen durch das preußische Ober-Postamt befördern zu lassen, im Uebrigen blieben die dänischen Posten durch Schleswig-Holstein unangetastet, bis am 20. Februar 1864 der Senat der Stadt das dänische Ober-Postamt auf Antrag der in Altona anwesenden deutschen Bundeskommissare mit Beschlag belegen ließ, nachdem die dänische Regierung auf hamburgische Kauffahrteischiffe Embargo ausgebracht hatte.

Der Vorsteher nebst drei Beamten ging nach Dänemark zurück, die übrigen Beamten, sowie sämmtliche Unterbeamte traten mit ihren bisherigen Bezügen in den hamburgischen Postdienst über. Der Dienst wurde zunächst unverändert in dem dänischen Posthause fortgeführt, Letzteres wurde im Jahre 1867 an die dänische Regierung zurückgegeben, die vorhandenen Geräthschaften und Materialien wurden gegen eine Abfindung von 2000 Mark Hamb. Cour. übernommen.

Der Grund zu dem **Königlich schwedischen Postamt** wurde inmitten der Wirren des dreißigjährigen Krieges gelegt.

Im Jahre 1634 ordnete der schwedische Kanzler Oxenstierna die Herstellung einer Reitpost von Frankfurt am Main über Mühlhausen, Lüneburg nach Hamburg und Lübeck an, welche dem hamburgischen Senat zur »guten Aufnahme und bestmöglichsten Förderung« empfohlen wurde, weil sie »nicht allein wegen der unentbehrlichen Kommerzien, sondern auch wegen des gemeinen evangelischen Wesens, dem an wichtigen Posten mächtig viel gelegen«, nothwendig sei. In welcher Weise in Hamburg für die Abnahme und Abfertigung dieser Post, sowie der auf Grund des Bromsebroer Friedenstraktats vom 13. August 1645 eingerichteten schwedischen Briefpost von Hamburg über Helsingör nach Schweden gesorgt war, läßt sich nicht ermitteln. Es ist jedoch nicht anzunehmen, daß schon damals ein schwedisches Postamt in Hamburg bestanden hat.

In einem Schreiben an den Senat vom 11. Oktober 1656 beschwert sich zwar der Kurfürst von Brandenburg, daß er nicht, wie der König von Schweden, seinen eigenen Postschreiber (Postmeister) in Hamburg halten dürfe, da sich aber sonst nirgends ein Anhalt dafür findet, daß zu jener Zeit wirklich ein schwedischer Postmeister in Hamburg zugelassen war, so ist vielmehr zu vermuthen, daß der Kurfürst irrthümlich den um das Jahr 1653 eingesetzten **dänischen** Postmeister im Auge gehabt hat.

Erst nachdem Schweden durch den westfälischen Frieden wegen seiner deutschen Besitzungen zur Reichsstandschaft gelangt war, scheint es daran gedacht zu haben, das Postregal in deutschen Landen selbstständig auszuüben.

Die Errichtung eines schwedischen Postamts mag um das Jahr 1674 erfolgt sein; wenigstens wurde in diesem Jahre von dem schwedischen Residenten dem Senat in Hamburg mitgetheilt, daß die Post, deren Anlegung der König zur Beförderung »des Commercii« beschlossen habe, dem städtischen Postwesen keinen Schaden thun, sondern nur dazu dienen solle, nach Schweden selbst bestimmte Briefe, welche in Hamburg gesammelt werden sollten, in einem versiegelten Packete direkt nach Schweden zu schicken und ebenso Briefe von dort nach Hamburg zu bringen. Der Senat gestattete die Einrichtung, verbot aber, auf Ansuchen der städtischen Botenanstalt, dem von Schweden zur Abfertigung der Post angestellten »Boten« noch besonders und bei hoher Strafe, andere als nach Schweden bestimmte Briefe anzunehmen. Um das Jahr 1685 ist von einer wöchentlich einmaligen schwedischen fahrenden Post die Rede. Sie scheint für den Personenverkehr zwischen Hamburg und den deutschen Provinzen Schwedens bestimmt gewesen zu sein, und zwischen Hamburg und

Stralsund über die schwedische Stadt Wismar kursirt zu haben. Diese Fahrpostanstalt rief zwar vielfache Beschwerden der sogenannten Pommerboten und der Reisefuhrleute hervor, der Senat sah sich indeß nicht veranlaßt, irgend etwas gegen die neue Einrichtung zu thun, zumal dieselbe den Interessen des hamburger Handelsstandes sehr zu Gute kam.

Ein eigentlicher schwedischer Postmeister scheint auch jetzt, trotz der vermehrten Bedeutung der schwedischen Posteinrichtungen in Hamburg, nicht fungirt zu haben, sondern das Postamt wurde von einem hamburger Bürger als schwedischer Postkommissar geleitet, auf welchen sich die Stadt vielfache Einwirkungen gestattete. Als der schwedische Postkommissar Huswedel im Jahre 1707 eine Fahrpost von Hamburg nach Bremen unter dem Vorwande einrichtete, daß er dazu von dem Könige von Schweden beauftragt sei, erhob der Senat hiergegen Widerspruch und beschuldigte den Huswedel, daß er diese Neuerung wohl nur aus persönlichem Eigennutz einzuführen gedenke.

An die Stelle des Huswedel kam später ein schwedischer Unterthan Namens König, der bald darauf geadelt und zugleich zum Ministerresidenten in Hamburg ernannt wurde. Die Einrichtung, dem Ministerresidenten zugleich die Verwaltung des Postamts zu übertragen und damit den Einwirkungen des Senats zu begegnen, wurde vom Jahre 1816 ab ständig beibehalten, im Uebrigen aber verlor das schwedische Postamt immer mehr an Bedeutung, je mehr die politische Stellung Schwedens in Deutschland zurückging. Es währte nicht lange, so war das schwedische Postamt bezüglich der Beförderung seiner ankommenden und abgehenden Postsachen auf die guten Dienste der freistädtischen, sowie der preußischen und dänischen Postverwaltung angewiesen. Dieses Verhältniß blieb auch bestehen, als Schweden im Jahre 1815 seinen letzten Landbesitz diesseits der Ostsee verloren hatte. Im Wege des Vertrages wurden jedoch gleichwohl Verbesserungen in der Verbindung des schwedischen Postamts in Hamburg mit dem Heimathlande erzielt, so daß die Zahl dieser Postverbindungen sich bis zu täglich einmaligen steigerte.

Im Jahre 1856 hielt die schwedische Regierung es für angemessen, ihrem Postamte in Hamburg vermehrte Aufmerksamkeit zuzuwenden und dasselbe unter einen besonderen Postdirektor zu stellen. Das Postamt wurde in dem Gebäude der freistädtischen Post miethweise untergebracht; als aber im Jahre 1866 das freistädtische Postamt seine Räumlichkeiten für den eigenen Betrieb nicht mehr entbehren konnte, siedelte die schwedische Post in ein der hamburger Postkolonie nahe belegenes Gebäude in der Scholvins-Passage zwischen der Poststraße und dem Jungfernstieg über.

Der überaus einfache, durch die Vermittelung der übrigen Postverwaltungen in allen äußeren Beziehungen völlig gefesselte Betrieb des schwedischen Postamts bietet wenig Bemerkenswerthes dar. Dasselbe sah in den Jahren 1866 bis 1868 nach einander das hannoversche, das thurn und taxis'sche, das freistädtische und das mecklenburgische Ober-Postamt in dem preußischen aufgehen und überdauerte auch seinerseits die alten Gefährten nicht lange. Der Vertrag zwischen Schweden und dem norddeutschen Bunde vom 23/24. Februar 1869 machte dem schwedischen Postamte in Hamburg ein Ende. Am 31. März 1869 wurde dasselbe aufgehoben und mit ihm verschwand der letzte Rest jener bunten hamburger Postzustände, die nun der

Norddeutschen bz. Deutschen Reichs-Post Platz machten. Der gesammte

Postbetrieb in Hamburg wurde jetzt auf völlig einheitlicher Grundlage neu eingerichtet; als Mittelpunkt desselben trat ein Brief-Postamt und ein Fahr-Postamt in Wirksamkeit; außerdem erleichterte eine Anzahl kleinerer in den verschiedenen Stadtgegenden untergebrachter Postanstalten den Verkehr mit dem Publikum. Da zu gewissen Zeiten des Jahres die in Hamburg zahlreich bestehenden Lotteriegeschäfte (im Jahre 1874 betrug deren Zahl gerade 100) das Haupt-Briefamt mit einer solchen Masse von Lotteriebriefen überschütteten, daß der Abfertigungsdienst durch die Bearbeitung dieser Briefmassen ernstlich gefährdet worden wäre, ging man dazu über, auf Grund besonderer Verständigung mit den betreffenden größeren Geschäftsinhabern, die Annahme und Abfertigung dieser Briefsendungen dem Bahnpostamte Nr. 17, später dem Bahnpostamte Nr. 31 zu übertragen. Letzteres ist gegenwärtig, zur Ersparung an Zeit und Arbeitskräften, mit einer Briefstempelmaschine versehen, mit welcher von einem geübten Unterbeamten bis zu 20,000 Briefe in der Stunde gestempelt werden können.

Daß solche außergewöhnliche Vorkehrungen nicht unnöthig waren, beweist am besten der Umstand, daß die Aufgabe von Lotteriebriefen in den betreffenden, zweimal im Jahre ungefähr je drei Monate währenden Perioden manchmal die Zahl von 100,000 gewöhnlichen und 3000 Einschreibbriefen täglich übersteigt.

Der Verkehr bei den sämmtlichen Postanstalten in Hamburg gestaltete sich im Jahre 1874 wie folgt:

Es sind eingegangen:
11,971,926 Briefe,
869,796 Postkarten,
977,850 Drucksachen,
135,216 Waarenproben,
442,422 Packete ohne Werthangabe,
263,376 Briefe mit angegebenem Werthe von zusammen 299,891,160 Mk.,
79,002 Packete mit angegebenem Werthe von zusammen 116,426,862 Mk.,
53,352 Postvorschußbriefe,
18,450 Packete mit Postvorschüssen im Betrage von zusammen 946,566 Mk.,
816,232 Stück Postanweisungen über zusammen 21,750,894 Mk.,
6,423 Postaufträge " " 1,499,498 Mk.;

Dagegen sind abgegangen:
25,928,980 Briefe,
820,556 Postkarten,
10,160,814 Drucksachen,
829,264 Waarenproben,
750,006 Packete ohne Werthangabe,
166,014 Briefe mit angegebenem Werthe von zusammen 220,867,338 Mk.,
40,770 Packete mit angegebenem Werthe von zusammen 154,247,868 Mk.,
152,546 Postvorschußbriefe,



52,476 Packete mit Postvorschüssen im Betrage von zusammen 2,113,379 Mk.,
232,830 Stück Postanweisungen über zusammen 10,297,383 Mk.,
23,259 Postaufträge.

Von den in Hamburg erscheinenden 48 Zeitungen wurden durch Vermittelung der Post bei den Verlegern 13,749 Exemplare bestellt, nach auswärts versandt 2,452,517 Nummern. Eingegangen sind 14,000 Zeitungsexemplare mit 1,793,196 Nummern.

Es haben betragen bei den sämmtlichen Postanstalten Hamburgs:

die etatsmäßigen Einnahmen	3,498,581	Mk.,
» » Ausgaben	697,170	»
» Einnahmen insgesammt	15,208,002	»
» Ausgaben »	23,151,117	»
demnach war ein Zuschuß erforderlich von	7,943,115	»

---

91. Die Telegraphie auf der Ausstellung wissenschaftlicher Apparate in London.

Die Ausstellung wissenschaftlicher Apparate, welche seit dem 13. Mai d. J. zu London im South-Kensington-Palaste stattgefunden hat, gehört zu den sehenswerthesten und lehrreichsten Unternehmungen unserer an Ausstellungen aller Art überreichen Zeit.

Nach dem Plane sollte sie nicht nur Apparate für Unterricht und Forschung enthalten, sondern auch solche, welche in Anbetracht der Person, durch welche, oder der Untersuchungen, zu welchen sie angewandt worden waren, geschichtlichen Werth besaßen.

An der Ausführung dieses Planes betheiligten sich die hervorragendsten Männer der Wissenschaft und die Vorstände der gelehrten Gesellschaften in England. Mit dem besten Erfolge wurde auch die Mitwirkung der wissenschaftlichen Kreise des Festlandes herbeigeführt. Welche Menge von Stoff zur Belehrung schließlich geboten werden konnte, geht schon aus der einfachen Angabe hervor, daß der Katalog der Ausstellung 4576 Nummern enthält, von denen manche zwanzig, funfzig, hundert Gegenstände umfassen. Es entwickelt sich darin vor unserem Geiste die wissenschaftliche Arbeit mehrerer Hundert Jahre und zwar in sehr vielen Fällen von den ersten schüchternen Anfängen wissenschaftlicher Versuche, in allmäligem Fortschritte fast ohne Lücke bis zu den heutigen Arbeiten, deren Beobachtungsapparate auf die geheimnißvollsten der Natur bereits abgelauschten Gesetze gegründet sind.

Die Ausstellung ist in achtzehn Gruppen gegliedert, welche ebensoviele Wissenschaften vertreten.

Es enthält:

Gruppe I. Arithmetik,
» II. Geometrie,
» III. Maaße,
» IV. Kinematik, Statik und Dynamik,
Gruppe V. Molecular-Physik,
» VI. Schall,
» VII. Licht,
» VIII. Wärme,
» IX. Magnetismus,

Gruppe X. Elektrizität,
» XI. Astronomie,
» XII. Angewandte Mechanik,
» XIII. Chemie,
» XIV. Meteorologie,
Gruppe XV. Geographie,
» XVI. Geologie und Bergbau,
» XVII. Mineralogie, Krystallographie,
» XVIII. Physiologie.

In den einzelnen Gruppen ist die Ausstellung, ohne Rücksicht auf die Landsmannschaft der Aussteller, nur nach den Gegenständen geordnet, so daß ähnliche Apparate aus verschiedenen Ländern nebeneinander stehen.

Um ein kleines Bild von der Reichhaltigkeit der Ausstellung zu geben, sollen hier nur einige der in Gruppe X. (Elektrizität) aufgestellten Telegraphenapparate genannt werden.

Es ist ausgestellt der von Sömmering in München 1809 erfundene elektrische Telegraphenapparat mit der vom Erfinder angewandten Voltasäule aus 10 Silber- und 10 Zinkplatten und dem isolirten Leitungsdrahte dazu.

Sömmering's Telegraphenapparat war der erste, welcher die Voltasäule benutzte. Als Zeichen dienten bekanntlich die bei der Zersetzung von Wasser aufsteigenden Gasblasen.

Ferner ist da der vom Baron Schilling 1832 angegebene erste Nadeltelegraph, welcher mittelst einer Taste den Strom einer Voltasäule durch eine Anzahl von mit Seide isolirten Platinadrähten, bz. durch einen Drahtring sandte und auf 5 in der Mitte dieses Ringes aufgehängte Magnetnadeln wirken ließ.

Ferner der elektromagnetische Telegraphenapparat von Gauß und Weber, welcher in Göttingen von 1833 bis 1838 gebraucht worden ist.

Eine Magnetnadel war aufgehängt in einem Ringe aus 3000 Fuß Draht. Durch einen magneto-elektrischen Apparat wurde dieselbe in Bewegung gesetzt und zwar mit Hülfe eines Stromwenders in jeder Richtung. Die Beobachtung geschah mit Hülfe eines Fernrohrs. Doppeltes Interesse erhält dieser auf einer Linie von ca. 9000 Fuß Länge mehrere Jahre in Thätigkeit gebliebene Apparat als Vorbild der heute wohl bekannten Spiegelinstrumente.

Dann der elektro-magnetische Telegraphenapparat von Steinheil in München aus dem Jahre 1837. Es wurde nur ein Draht und die Erde als Rückleitung angewandt, die Zeichen wurden mit dem Gehör oder mittelst eines Alphabets von Strichen auf einem Papierstreifen aufgenommen. Die Triebkraft war Magnetelektrizität.

In demselben Jahre 1837 wurde der Fünf-Nadeltelegraph von Wheatstone und Cooke hergestellt und arbeitete mit Erfolg zwischen Euston und Camden. Die Ausstellung enthält eine Probe des unterirdischen Leitungsdrahtes für diesen Zweck.

Eine ansehnliche Zusammenstellung von Apparaten, welche der englische General-Postmeister geliefert hat, giebt eine sehr vollständige Entwickelungsgeschichte der Wheatstone und Cooke'schen Nadeltelegraphen.

Ferner finden wir eine bedeutende Zahl von Druck- oder Schreibtelegraphen. In dem für die Telegraphie so bedeutungsvollen Jahre 1837 erschien auch der erste Morse'sche Telegraph. Die erste Linie für diesen wurde allerdings erst 1844 zwischen Washington und Baltimore errichtet. Unglücklicherweise sind die Vereinigten Staaten gar nicht in der Ausstellung vertreten; offenbar trägt die gleichzeitig in Philadelphia stattfindende Ausstellung hieran Schuld.

Einer der bedeutendsten Drucktelegraphen war der chemische Drucktelegraph von

Alexander Bain, patentirt im Dezember 1846, dessen Original — allerdings nicht vollständig — ebenfalls ausgestellt ist.

Wie in Amerika der ursprüngliche Morse-Reliefschreiber durch den Klopfer verdrängt worden ist, so ist der »Bain« in England durch den Farbschreiber überholt worden.

Diese Farbschreiber waren in verschiedenen Formen ausgestellt, unter denen die neueren an Aussehen und Zweckmäßigkeit die älteren sehr überragten.

Zum Zwecke der Zeichengebung waren eine Reihe von Tasten und Relais vorhanden, unter diesen verschiedene Einrichtungen zur Ausgleichung der Zeichenlängen und zur Linien-Drahtentladung.

Unter den Relais waren die ersten Formen vertreten; sehr bemerkenswerth ist eine von Siemens aus dem Jahre 1851; die älteste Form eines polarisirten Relais mit Stahlmagnet. Die magnetische Induktion von Kern und Anker erfolgt durch einen Zweigstrom aus der Lokalbatterie.

Ferner wäre zu erwähnen: Wheatstone's automatischer Telegraph mit dem Lochapparat, dem Geber und Empfänger. Sodann das von Frischen und Siemens zum Gebrauche beim Gegensprechen hergestellte Relais mit schwingenden Magneten und doppelter Umwindung.

Wenn endlich im Anschlusse hieran noch erwähnt wird, daß auch die heute gebräuchlichen Apparate keineswegs übersehen sind, so ist den Lesern des Archivs gegenüber wohl ein weiterer Beweis für die Reichhaltigkeit des ausgestellten werthvollen Materials nicht mehr nothwendig.

Die anderen Gruppen der Ausstellung sind ebenso reich und vollständig ausgestattet. Es würde indessen hier zu weit führen, über deren Inhalt einige, wenn auch die vorstehenden noch an Flüchtigkeit übertreffende Andeutungen zu machen.

---

92. Die Reform des Güter-Tarifwesens der deutschen Eisenbahnen.

(Von Herrn Ober-Postdirections-Sekretair E. Hoffmann in Berlin.)

Schon seit Jahren bilden die Zustände in dem Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen den Gegenstand eingehender Ermittelungen der Reichs- und Staats-Aufsichtsbehörden, sowie lebhafter Erörterungen in der Presse und innerhalb der Kreise der Transport-Interessenten. Allgemein wird anerkannt, daß dieser Zweig des öffentlichen Verkehrs einer baldigen Reform bedürftig ist.

Die Interessen, welche mit einer zeitgemäßen Aenderung der Eisenbahn-Gütertarife verbunden sind, haben eine so weittragende Bedeutung für die gesammte Volkswirthschaft, daß der Gegenstand auch über den Bereich der unmittelbar betheiligten Kreise hinaus allgemeinere Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt. Angesichts dieser Sachlage dürfte eine gedrängte Darstellung der gegenwärtigen Lage des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens und des Standes der zu einer Reform desselben geschehenen Schritte, welche die Leser in den Stand setzt, die weitere Entwickelung dieser Angelegenheit zu verfolgen, nicht ohne Interesse sein.

A. Die Entwickelung der gegenwärtig bestehenden Tarifsysteme.

1. Das Klassifikationssystem *).

Als die ersten Bahnen dem Betriebe übergeben wurden, fand die Aufstellung der Tarife für den Güterverkehr nicht nach bestimmten volkswirthschaftlichen und technischen Grundsätzen, sondern nach Maßgabe der zeitweiligen und vorübergehenden Erfordernisse des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft in den von der Bahn durchschnittenen Gegenden statt. Die Gütertarife wurden ähnlich den Frachtpreisen der Fuhrleute zusammengestellt und waren in der ersten Zeit der Entwickelung des Eisenbahnwesens verhältnißmäßig einfach. Die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, sowie die über alle Erwartung eingetretene Entwickelung des Verkehrs führte indessen die Eisenbahnverwaltungen bald dazu, an die ursprünglichen Tarifklassen anderweite Frachtklassen — wesentlich nach den augenblicklichen Bedürfnissen bestimmt — anzufügen und dadurch die einzelnen Güter zum Zwecke der Tarifirung nach mehr oder minder festen Grundsätzen in eine größere Anzahl von Klassen einzutheilen. Innerhalb der einzelnen Klassen wurde die Fracht nach Einheitssätzen für den Centner und die Meile erhoben.

So entstand das Klassifikationssystem der Gütertarife, vielfach auch das historische System genannt, welches bis vor wenigen Jahren noch den Gütertarifen sämmtlicher deutschen Eisenbahnen zu Grunde lag und zur Zeit noch auf den norddeutschen Bahnen allgemein in Anwendung ist. Das Klassifikationssystem kennzeichnet sich dadurch, daß dasselbe die Höhe der Transportgebühren nicht von den Selbstkosten, welche der Transport verursacht, sondern lediglich von dem Handelswerthe der Güter und der Bedeutung, welche sie für die Gesammtproduktion besitzen, abhängig macht.

Der Umstand, daß die Klassifikation der Güter von den einzelnen Bahnverwaltungen zum Theil nach gänzlich verschiedenen Gesichtspunkten vorgenommen ist, hat bei der Zersplitterung des deutschen Eisenbahn-Verwaltungswesens die Tarife mit der Zeit äußerst verwickelt gemacht. Die Berechnung der Beförderungskosten gestaltet sich für weite Entfernungen und sobald mehrere Bahngebiete in Betracht kommen, meistens zu einer zeitraubenden Arbeit und es wird dem Versender in vielen Fällen die Möglichkeit benommen, die Eisenbahnfracht mit Leichtigkeit und Sicherheit im Voraus zu berechnen **).

Im Jahre 1868 traten zwar eine Anzahl Eisenbahnverwaltungen zu dem so-

*) Ueber die Tarifgeschichte enthält ein der Vorlage des Königl. preußischen Handelsministers vom 7. Januar 1876 an das Haus der Abgeordneten über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen beigefügter Anhang »die Eisenbahn-Gütertarife« ein reichhaltiges Material, welches der nachfolgenden Darstellung zum Theil zu Grunde gelegt ist.

**) Ueber die Verworrenheit der Eisenbahntarife sprach sich der Königlich preußische Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 29. April d. J. wie folgt aus:

»Die Beschwerden, meine Herren, welche die Landwirthschaft geltend macht und in denen sie vielfach mit den anderen erwerbenden Klassen unseres Landes übereinstimmt, richten sich zunächst gegen das Chaos unserer Eisenbahntarife. Die etwa einige 90 in Deutschland bestehenden selbstständigen Eisenbahnunternehmungen, welche von einigen 60 Direktionen verwaltet werden, haben 1533 Tarife. Damit nicht genug, meine Herren, zu diesen Haupttarifen kommt eine große Anzahl von Nachträgen; bei 11 Verbänden sind mir allein 475 solcher Nachträge bekannt. Ich halte hier in meiner Hand von einem deutschen Eisenbahnverbande den 95. Nachtrag zu einem der 1533 Haupttarife!«

genannten Tarifverbande zusammen und verabredeten für die wesentlichsten Verkehrsbeziehungen ihres Gebietes einen Normaltarif nach übereinstimmender Klassifikation, indessen haben selbst diese Verwaltungen für ihre Lokaltarife und für einzelne Verbandtarife Abweichungen von dem vereinbarten Normaltarife sowohl bezüglich der Klasseneintheilung, als auch bezüglich der Einreihung der Transportgegenstände in die einzelnen Klassen zugelassen.

Der Normaltarif, wie derselbe nachstehend skizzirt ist, wird dem Leser ein Bild von der Zusammensetzung der Gütertarife geben, wie solche in ähnlicher Weise auf allen Eisenbahnen im Gebiete des Klassifikationssystems in Gültigkeit sind. Der Tarif enthält *):

1. eine Klasse für Eilgut (10 Pf. für den Centner und die Meile);
2. eine Klasse für alle nicht den nachfolgenden Klassen speziell zugewiesenen Güter (Frachtgutklasse I; 5 Pf. für den Centner und die Meile);
3. eine Klasse für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen unter 100 Ctr. (Frachtgutklasse II; 4 Pf. für den Centner und die Meile);
4. eine Klasse für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 100 Ctr. und mehr (Frachtgutklasse A; 3 Pf. für den Centner und die Meile);
5. eine desgl. zum Satze von $2\frac{1}{2}$ Pf. für den Centner und die Meile (Frachtgutklasse B);
6. eine desgl. zum Satze von 2 Pf. für den Centner und die Meile (Frachtgutklasse C);
7. eine desgl. zum Satze von $1\frac{1}{2}$ Pf. für den Centner und die Meile (Frachtgutklasse D) **);
8. eine Klasse für bestimmt bezeichnete Güter
   a) in Mengen von 100 Ctr. und mehr zum Satze von $1\frac{1}{2}$ Pf. für den Centner und die Meile mit 3,6 Pf. Expeditionszuschlag pro Centner,
   b) in Mengen von 200 Ctr. und mehr zum Satze von $1\frac{1}{4}$ Pf. für den Centner und die Meile und einem Expeditionszuschlage von gleicher Höhe (Spezialtarif Ia und b);
9. eine Klasse für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von 200 Ctr. zum Satze von $1\frac{1}{4}$ Pf. für den Centner und die Meile mit 6 Pf. pro Centner Expeditionszuschlag (Spezialklasse II);
10. eine desgl. zum Satze von 1 Pf. für den Centner und die Meile mit 7,2 Pf. pro Centner Expeditionszuschlag (Spezialklasse III).

Besondere Frachtberechnungen finden außerdem noch statt für die Beförderung von sperrigen Gütern,
» Gegenständen, zu deren Verladung besondere Wagen erforderlich sind,
» Umzugseffekten,
» Gold- und Silberwaaren, Geld und geldwerthen Papieren,
» Equipagen,
» sonstigem Fuhrwerk,
» Vieh.

Indem die Klassifikation nach dem Handels- und Gebrauchswerthe erfolgt,

*) Vergl. Nr. 52 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für 1874.

**) Der Fracht für den Centner und die Meile tritt noch ein Expeditionszuschlag hinzu, welcher für die Klassen 1—3 12 Pf., für die Klassen 4—7 6 Pf. für den Centner beträgt.

hochwerthige Artikel in Klassen mit höheren Frachtsätzen und Artikel von geringerem Werthe in Klassen mit niedrigeren Frachtsätzen eingereiht werden, entspricht das System vorwiegend dem Standpunkte, welchen die Eisenbahnen als Erwerbsanstalten einnehmen. Der Eisenbahnverwaltung ist hierbei die Möglichkeit gegeben, zur Erzielung des höchstmöglichen Reingewinns die Frachtpreise für die einzelnen Güter bis zur Grenze ihrer Transportfähigkeit nach aufwärts festzusetzen. Daß diese Grenze von dem größeren oder geringeren Werthe der Güter abhängt, findet seine Erklärung vornehmlich in dem Umstande, daß die Höhe des verwendeten Anlagekapitals bei gleichen Mengen geringwerthiger Artikel um vieles niedriger, als bei theueren Artikeln ist. Wenn beispielsweise die Summe der Produktionskosten eines Centners Kohle 1 Mark und diejenige eines Centners Seide 2000 Mark beträgt, so muß der Konsument, um den bei der Herstellung betheiligten Faktoren eine Rente von 25 pCt. zu gewähren, für die Kohle 1,25 Mark, für die Seide dagegen 2500 Mark bezahlen. Der Unterschied beträgt mithin bei einem Centner Kohle 25 Pf. und bei der gleichen Gewichtsmenge Seide 500 Mark. Die Eisenbahn hat also bei ihrer Preisstellung pro Centner die Möglichkeit, hier einen höheren Reingewinn zu erzielen*) und ist vom Standpunkte des Erwerbes aus vollkommen berechtigt, wenn sie diese Möglichkeit benutzt und ihre Tarife pro Centner und Meile unter Berücksichtigung des verschiedenen Handelswerthes der Güter abstuft.

Auf die Transportbewegung hat die Güterklassifikation den Einfluß, daß durch dieselbe die Verführung geringwerthiger Artikel auf weite Entfernungen ermöglicht wird, indem die Eisenbahnverwaltung sich für den Einnahme-Ausfall am Transporte solcher niedrig zu tarifirenden Güter durch höhere Tarifirung der hochwerthigen Artikel schadlos halten kann.

Allerdings liegt auch die Gefahr des Mißbrauchs in der Weise nahe, daß die Bahnverwaltungen die Handelsartikel so hoch tarifiren, als ohne gänzliche Beeinträchtigung ihres Absatzes und ihrer Versendung möglich ist, daß dieselben — nach einem im gewöhnlichen Leben gebräuchlichen Ausdrucke — dem Einkaufspreise der Artikel so viel an Eisenbahnfracht zuschlagen, als letztere vertragen können. Ein solcher Mißbrauch, welcher einer willkürlichen und ungleichmäßigen Besteuerung der betreffenden Handelsgegenstände gleichkommt, kann bei den besonderen Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes durch die Wirkungen der Konkurrenz, welche von einigen Seiten als der beste Regulator der Gütertarife betrachtet wird, nicht ganz beseitigt werden.

Immerhin wird es als ein großer Vorzug des Klassifikationssystems der Gütertarife anzusehen sein, daß, während dem Absatze hochwerthiger und höher tarifirter Artikel kein erheblicher Abbruch geschieht, die Versendung weniger werthvoller Artikel, insbesondere der für die Produktion so wichtigen Rohmaterialien, auf weitere Entfernungen durch niedrige Tarifirung ermöglicht und dadurch ein befruchtender Einfluß auf die nationale Produktion ausgeübt wird.

2. Das natürliche (elsaß-lothringische) Tarifsystem.

In neuerer Zeit ist das Klassifikationssystem vielfachem Widerspruche begegnet. Es wurde hervorgehoben, daß bei der Festsetzung der Bahnfracht nicht der Verkaufs-

*) Der Kaufmann pflegt dies Sachverhältniß zum Ausdruck zu bringen, indem er sagt, bei werthvolleren Artikeln wird mehr verdient, geringwerthige Artikel vertragen keine hohen Spesen.

werth der zu transportirenden Güter, oder eine sonstige innere Qualität derselben, sondern lediglich die von der Bahnverwaltung gewährte Dienstleistung, die durch den Transport bedingten Kosten, den Ausschlag geben könnten und die nach dem Verkaufswerthe übliche Tarifirungsweise, indem sie von den Selbstkosten absehe, überall der inneren Berechtigung entbehre. Die Bahnverwaltungen seien nicht in der Lage, den Verkaufswerth einer Waare ausreichend zu kennen und den Preisverschiebungen zu folgen; auch wenn eine solche Kenntniß vorausgesetzt werde, so liege die Gefahr vor, daß die Eisenbahnverwaltungen mit der Festsetzung der Tarife unberufene Politik treiben, durch Begünstigung des einen oder anderen Industriezweiges auf Kosten anderer Verkehrszweige Schutzzölle herstellen oder die Rolle von Protektoren übernehmen könnten.

Ferner mußte sich bald die Einsicht Bahn brechen, daß im Eisenbahnbetriebe die Konkurrenz nicht in der Weise als natürlicher Regulator der Frachtpreise eintreten kann, wie dies bei den Geschäften des gewöhnlichen gewerblichen Lebens der Fall ist. In jenen Geschäften, die Jeder betreiben kann, findet der Preis, wenn auch zunächst durch das Verhältniß von Angebot und Nachfrage bestimmt, doch in dem Werthe der Leistung seine Begrenzung, während bei den Eisenbahnen jede Bahn nur die Konkurrenz einer anderen Bahn zu fürchten hat und die Wirkungen der Konkurrenz durch gegenseitige Vereinbarungen über die Höhe der Frachtpreise leicht aufgehoben werden können. Auch haben die Eisenbahnen nicht allein den Charakter gewerblicher Unternehmungen, sondern einen vorwiegend öffentlichen Charakter, welcher es wohl nicht rechtfertigen läßt, die allgemeinen Interessen von der Willkür und den Parteiinteressen einzelner Bahnverwaltungen oder von der zufälligen Lage und Ausdehnung einzelner Bahngebiete abhängig zu machen.

Da nun bei der Tarifirung, so folgerte man weiter, eine einheitliche Klassifikation weder berechtigt noch möglich sei, schon weil die einzelnen Verkehrsgegenstände für die verschiedenen Gegenden eine verschiedene Bedeutung hätten, so empfehle es sich, lediglich auf die **natürlichen** Tarifgrundlagen zurückzugehen und dementsprechend als Maß für die Bestimmung der Frachtsätze nur

1. die Beförderungs-Beschleunigung (Eilgut oder Frachtgut),
2. die Menge des aufzugebenden Gutes (Ermäßigung bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen) und
3. die Verschiedenheit der Wagen (offene oder bedeckte Wagen)

zuzulassen. Mit Rücksicht auf die Bestimmungen im Art. 45 der Reichsverfassung*), sowie zur Erleichterung der Versendung von Rohmaterialien, sei nur für die a. a. O. bezeichneten Gegenstände und andere Massenartikel ein ermäßigter Spezialtarif nachzulassen.

Ein nach Vorstehendem zusammengestelltes Tarifsystem ist zuerst auf einem

---

*) Dieselben lauten:
dem Reiche steht die Kontrole über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken

1. rc.
2. daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennigtarif, eingeführt werde.

größeren Verkehrsgebiete im Jahre 1871, auf den elsaß-lothringischen Bahnen, zur Ausführung gekommen, nachdem die nassauische Eisenbahn schon Ausgangs 1867 einen Tarif eingeführt hatte, in welchem das Werthklassifikationssystem im Wesentlichen verlassen wurde.

Nach dem elsaß-lothringischen Tarif werden für die zur Beförderung gelangenden Güter verschiedene Frachtsätze erhoben, je nachdem die Güter als

Eilgüter,
Stückgüter (Klasse I.),
Ladungen in bedeckt gebauten Wagen (Klasse A.),
» in offenen Wagen (Klasse B.)

zur Beförderung gelangen. Nur für die im Artikel 45 der Reichsverfassung bezeichneten und einige andere Güter ist ein Spezialtarif festgesetzt worden, sofern diese Güter in Ladungen von je 200 Ctr. zur Beförderung in offenen Wagen aufgeliefert werden. Die Frachtsätze betragen außer einer Expeditionsgebühr, welche pro Centner ohne Rücksicht auf die Entfernung zur Erhebung gelangt,

	für den Centner und die Meile:	
für Eilgut	9,6 Pf.	= 10 Centimen,
» Stückgut	3,84 »	= 4 »
» Wagenladungsklasse A für 100 Ctr.	2,88 »	= 3 »
» das überschießende Gewicht zusätzlich	1,92 »	= 2 »
» Wagenladungsklasse B für 100 Ctr.	1,92 »	= 2 »
» das überschießende Gewicht zusätzlich	0,96 »	= 1 »
» Güter der Spezialklasse	0,96 »	= 1 » *)

Der wesentlichste Vortheil des Tarifsystems besteht für die Eisenbahnen darin, daß die Beförderung von Gütern in Wagenladungen begünstigt, eine bessere Ausnutzung der Wagen herbeigeführt, durch Verminderung der todten Last die Fortschaffung einer größeren Menge Gut mit derselben Zugkraft gestattet und dadurch nicht nur eine Ersparniß an Wagenmiethe, sondern auch ein höherer Ertrag pro Wagen herbeigeführt wird. Ein weiterer Vortheil liegt darin, daß der Tarif dem Versender ermöglicht, leicht und sicher die Frachten zu berechnen, während eine solche Berechnung bei den Klassifikationstarifen unter Umständen mit großen Umständlichkeiten verknüpft ist, welche letztere einen wesentlichen Theil der Klagen der Versender gegen dieses Tarifsystem ausmachen. Den Bahnverwaltungen gewährt das System endlich die Möglichkeit, ihre Selbstkosten in sichererer Weise festzustellen, als dies bei der Werthklassifikation hinsichtlich der einzelnen Güter der Fall ist. Hierdurch wird zugleich ein Schutz gegen zu weit gehende Ansprüche des Publikums auf Ermäßigung von Frachten und andererseits die Möglichkeit gegeben, die Frachten so zu berechnen, daß sie einen angemessenen Gewinn mit größerer Sicherheit in Aussicht stellen, als dies bei der Werthklassifikation thunlich ist.

Ungeachtet dieser Vorzüge hat das Tarifsystem bei der Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen keinen Beifall gefunden. Insbesondere wird gegen dasselbe geltend gemacht, daß in der Ermäßigung der Frachten für einzelne Massenartikel bereits zu weit vorgeschritten sei, als daß ohne Schädigung einzelner, wenn auch

*) Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Luxemburg für 1874 Seite 51. In den vorstehend aufgeführten Tarifsätzen ist der seit dem Juni 1874 eingetretene zwanzigprozentige Zuschlag nicht mit inbegriffen.

nur künstlich großgezogener Industriezweige für die Mehrzahl der Transportgegenstände ein Durchschnittssatz, wie ihn das System erfordere, festgesetzt werden könne.

Das Wagenraumtarifsystem ist inzwischen auf den Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen (1. Nov. 1873), auf den pfälzischen Bahnen (15. April 1874), auf der hessischen Ludwigsbahn (18. Oktober 1875) auf der Königlichen Saarbrückener und Saarbrücken-Trierer, sowie der Rhein-Nahe Bahn (1. Dezember 1875), auf der Main-Neckar Bahn (1. Januar 1875), sowie im Wechselverkehr zwischen diesen Bahnen und benachbarten Bahngebieten eingeführt worden und ist zur Zeit auf einem zusammenhängenden Bahnnetze von einigen hundert Meilen in Anwendung*).

3. Das gemischte Tarifsystem.

Seit dem 1. April 1874 ist auf den bayerischen und in ähnlicher Weise auch auf den württembergischen Staatsbahnen noch ein drittes, das sog. gemischte System in Anwendung gekommen, welches eine Vermittelung zwischen dem Klassifikations- und dem natürlichen Systeme herstellt. Nach diesem Systeme bestehen

eine Klasse für Eilgut,
» » » Stückgut,
» Wagenladungsklasse für beliebige Güter in Wagenladungen
a) von 100 Centnern und mehr
b) » 200 » und

drei Spezialtarife für bestimmt bezeichnete Güter in Mengen von mindestens 200 Ctr.**).

Die Stimmenmehrheit einer im März 1874 zu Braunschweig zusammengetretenen Konferenz deutscher Eisenbahnverwaltungen hat dieses System mit geringen Aenderungen als für alle deutschen Eisenbahnen annehmbar bezeichnet, aus welchem Grunde dasselbe mit diesen Aenderungen auch »das braunschweigische System« genannt wird.

B. Die neueren Bestrebungen nach einer einheitlichen Umgestaltung des deutschen Eisenbahn-Tarifwesens.

Durch den Artikel 42 der Verfassung des Deutschen Reichs haben sich die Bundesregierungen verpflichtet, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen. Nach Artikel 45 ist dem Reiche ferner die Kontrole über das Tarifwesen übertragen. Dasselbe hat namentlich dahin zu wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt wird.

Den Zuständen auf dem Tarifwesen gegenüber mußte eine baldige Durchführung dieser Bestimmungen der Reichsverfassung als nothwendig erscheinen. Wenn schon die Güterklassifikation bei der Zersplitterung der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu einer außerordentlichen Vielgestaltung der Tarife geführt hatte,

---

*) Anhang zur Vorlage des preuß. Handelsministers vom 7. Januar 1876 an das Haus der Abgeordneten über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen.

**) Vgl. Nr. 54 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1874.

so mußte vollends das Nebeneinanderbestehen verschiedener Tarifsysteme das Tarifwesen aufs Aeußerste verwirren*).

Eine geeignete Gelegenheit zur Anbahnung einer Reform bot sich im Anfange des Jahres 1874, als aus Anlaß der ungünstigen Betriebsergebnisse der Eisenbahnen und der gesteigerten Betriebsausgaben eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife sich als nothwendig erwies. In einer Denkschrift vom 5. Mai 1874**) erkannte das Reichs-Eisenbahnamt die Voraussetzungen, unter denen eine solche Tariferhöhung für begründet zu erachten sei, als vorhanden an, sprach sich indessen gleichzeitig dahin aus, daß es zweckmäßig und gerechtfertigt erscheine, die Genehmigung zur Vornahme einer solchen Tariferhöhung von der ohne finanzielle Opfer seitens der Eisenbahnen wohl zu ermöglichenden Einführung eines gleichmäßigen Tarifsystems abhängig zu machen. Die Wahl des Tarifsystems anlangend, so erachtete das Reichs-Eisenbahnamt die allgemeine Durchführung des Gewichts- und Wagenraum- (elsaß-lothringische) Systems, als dem Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten allein Rechnung tragend, für wünschenswerth. Indessen sei es nicht räthlich, sofort zu diesem System überzugehen, weil jede wesentliche und plötzliche Veränderung eines bestehenden Tarifsystems insofern ein gewagtes Unternehmen sei, als die Wirkung eines neuen Systems nicht mit voller Sicherheit im Voraus übersehen werden könne und die in Elsaß-Lothringen und Baden bis dahin mit dem natürlichen Systeme gemachten Erfahrungen nicht ausreichten, um eine zuverlässige Grundlage für eine richtige Festsetzung der Frachtpreise zu gewinnen. Das Reichs-Eisenbahnamt glaubte daher, zunächst die Annahme des gemischten (braunschweiger) Systems befürworten zu sollen, indem es von der Anschauung ausging, daß jenes System immerhin einen wesentlichen Fortschritt darstelle und nur als ein Uebergang zur Erreichung des natürlichen Tarifsystems anzusehen sei.

Im Zusammenhange mit dieser Denkschrift erließ der Bundesrath unter dem 11. Juni 1874 den Beschluß,

> »daß vom Standpunkte des Reiches gegen eine mäßige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Prozent nicht übersteigende Erhöhung der Eisenbahn-Frachttarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß, sobald die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, spätestens mit dem 1. Januar 1875 das in der Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamts empfohlene Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange, daß indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das in der Denkschrift als das »natürliche« (elsaß-lothringische) bezeichnete Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen und daß dessen weiterer Einführung nichts entgegensteht«.

Für die Zwischenzeit wurde den Eisenbahnverwaltungen eine interimistische Erhöhung der Frachtpreise mit Ausnahme derer für einige der wichtigsten, speziell bezeichneten Nahrungsmittel gestattet.

Dieser Bundesrathsbeschluß ist der Ausgangspunkt für die neueren Bestre-

---

*) Die Mißstände, welche aus dem Nebeneinanderbestehen des elsaß-lothringischen und des Klassifikations-Tarifsystemes hervorgegangen sind, finden sich in einer in Nr. 39 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1876 veröffentlichten Denkschrift, welche im Auftrage von 32 deutschen Eisenbahnverwaltungen verfaßt worden ist, erschöpfend erörtert.

**) Die genannte Denkschrift findet sich im Jahrgange 1874 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auszugsweise abgedruckt.

bungen zur Reform des Eisenbahn-Tarifwesens geworden. Zur Ausführung der erforderlichen Vorarbeiten fanden zunächst im Reichs-Eisenbahnamte Berathungen mit Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und Delegirten des Handelsstandes und zwar mit letzteren am 22. und 23. Juli, mit den Vertretern der Bahnverwaltungen in den Tagen vom 31. Juli bis 2. August 1874 statt. Das durch diese Berathungen gewonnene Ergebniß war indessen nicht derart, daß die schon so lange schwebende und die betheiligten Kreise beunruhigende Tarifreformfrage schon zu einem Abschlusse hätte gelangen können*). Während bei den Verhandlungen von Seiten des Reichs-Eisenbahnamtes die Beschlüsse der braunschweiger Konferenz zu Grunde gelegt und für das gemischte System außer der Stückgutsklasse und zwei allgemeinen Wagenladungsklassen vier Spezialtarife für einzelne Massenartikel vorgeschlagen waren, gingen die Anträge der Eisenbahnverwaltungen jetzt dahin, statt dieser vier Spezialtarife deren zwölf festzusetzen. Es wurde mithin die vom Bundesrathe vorgezogene Grundlage verlassen, ohne etwas Besseres dafür an die Stelle zu setzen. Ferner ergab sich, daß die zugezogenen Vertreter des Handelsstandes zum überwiegenden Theile die Spedition repräsentirten, während wichtige Zweige der Industrie, des Großhandels und der Landwirthschaft sich überhaupt nicht vertreten fanden. Um völlige Klarheit über die Wirkungen des neuen Tarifsystems herbeizuführen, wäre es endlich unerläßlich gewesen, durchschnittliche Einheitsfrachtsätze für die einzelnen Tarifklassen zu ermitteln, da anderenfalls eine Beurtheilung der finanziellen Wirkung nicht erfolgen konnte. Eine solche Ermittelung hatte jedoch bei der Kürze der Zeit noch nicht stattfinden können, und wesentlich diesem Umstande war es zuzuschreiben, daß in der Zwischenzeit nicht nur keine Klarheit über die Wirkung des Tarifsystems eingetreten war, sondern überhaupt eine Abneigung gegen eine derzeitige Aenderung der bestehenden Tarife um sich gegriffen hatte.

Das Reichs-Eisenbahnamt konnte unter diesen Umständen die Frage der Tarifreform noch nicht als spruchreif ansehen, sprach sich vielmehr dahin aus, daß die Einführung derselben, gleichviel ob nach dem gemischten oder dem natürlichen System, noch zu vertagen und inzwischen eine weitere gründliche Prüfung der Angelegenheit zu veranlassen sei.

Nachdem der Bundesrath sich in der Sitzung vom 13. Februar 1875 diesem Gutachten angeschlossen hatte, fand in den Monaten Mai und Juni 1875 von neuem die Berufung einer Enquête-Kommission statt, welche aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnen bestand und über das Ergebniß der Untersuchung am 13. Dezember 1875 einen sehr eingehenden Bericht erstattet hat, welcher am 15. Januar 1876 zur Vertheilung an den deutschen Reichstag gelangt ist.

Durch die Untersuchung ist nunmehr ein äußerst reichhaltiges Material gewonnen. Der Bericht der Kommission schließt mit folgendem Gutachten ab:

1. In Uebereinstimmung mit den Intentionen des Artikels 45 der Reichsverfassung ist die möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifeinrichtung auf allen Bahnen Deutschlands als unabweisbares Bedürfniß anzusehen.
2. Diese einheitliche Tarifeinrichtung ist nur auf dem Wege des Kompromisses zwischen den bestehenden Systemen zu erreichen.

---

*) Vergl. Nr. 101 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1874.

3. Es ist eine allgemeine offene Wagenladungsklasse zu 100 und 200 Centnern für Güter jeder Art mit einem festzustellenden angemessenen Zuschlage bei Aufgabe derselben Quantitäten in bedeckt gebauten Wagen anzunehmen.
4. Neben dieser allgemeinen Wagenladungsklasse ist eine Anzahl von Wagenladungsklassen für speziell benannte Güter (Spezialtarife) mit ermäßigten in sich verschiedenen Frachtsätzen, sowohl für den Lokal-, wie für den Verbandsverkehr einzuführen.
5. Außerdem sind mit erhöhten Frachtsätzen Eilgut und Stückgut, letzteres in einer resp. zwei Klassen zu tarifiren.
6. Der besonderen tarifarischen Behandlung zu angemessen erhöhten Frachtsätzen unterliegen die sperrigen Güter, für welche durch die Aufsichtsbehörde eine einheitliche, feste, event. der Revision zu unterwerfende Nomenklatur aufzustellen ist.
7. Für die Einheitssätze aller einzelnen Klassen des Tarifsystems sind Maximalsätze mit freier Bewegung der Bahnen nach unten zu normiren.
8. In der Regel ist der Frachtsatz aus einem Streckensatz und einer Expeditionsgebühr zu bilden.
9. Differential- und Ausnahmetarife sind zwar zulässig, jedoch der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu unterwerfen.
10. Kein Tarif, insbesondere auch kein Differential- oder Ausnahmetarif, darf angewendet werden, der nicht vorher ordnungsmäßig publizirt ist.

    Die Publikation der Tarife ist durch die Gesetzgebung einheitlich zu regeln und hierbei für alle Publikationen ein einheitliches Centralorgan zu bestimmen. Gegen die Anwendung nicht ordnungsmäßig publizirter Tarife, wie gegen die Umgehung publizirter Tarife durch nachträgliche Erstattung eines Theiles der Fracht (Refaktien 2c.) sind im Wege der Gesetzgebung Maßregeln zu treffen, welche Erfolg garantiren.
11. Für das Inkrafttreten der Tariferhöhungen ist eine sechswöchentliche Publikationsfrist gesetzlich einzuführen.

Der Bericht der Enquête-Kommission ist inzwischen mit einer Denkschrift des Reichs-Eisenbahnamtes an den Bundesrath gelangt und wird nunmehr der weiteren Beschlußfassung unterliegen.

---

93. Die Augsburger Botenanstalt.

Von Herrn Bibliothekar Kränzler in Augsburg.

(Aus der Zeitschrift des historischen Vereins für Schwaben und Neuburg.)

Was wir Post nennen, eine Anstalt, den Brief- und Packetverkehr, dann den Transport von Personen in regelmäßiger Weise zu vermitteln und zu befördern, — das war dem Alterthum unbekannt.

Man findet zwar, daß es bei den Persern reitende Boten gab, mit Stationen, wo Pferdewechsel stattfand; und der cursus publicus der Römer war in ähnlicher Weise eingerichtet. Doch dienten diese Anstalten lediglich den Herrschern und der Regierung.

Der Privatmann war für die Beförderung seiner Briefe und Packete auf besondere Boten und zufällige Gelegenheiten angewiesen, z. B. Reisende, Schiffer u. s. w. Diese Art der Beförderung konnte nur sehr unvollkommen sein. Cicero's Klagen darüber in seinen Briefen sind bekannt.

So blieb es lange hin im Mittelalter. Die sich darbietenden Gelegenheiten zur Vermittlung der Privatkorrespondenz waren, wenn wir von den Taubenposten absehen, insbesondere wandernde Mönche (»selten sah man einen wandernden Mönch ohne Briefbeutel«), fahrende Ritter, Lautenspieler u. s. w.

Später kamen Botenanstalten auf. Weiter hat man es im Mittelalter in den Einrichtungen für den Verkehr nicht gebracht. Es gab Botenanstalten der Landesherren, der Städte, der Kaufleute, der ritterschaftlichen und wissenschaftlichen Verbände. Besonders berühmt war die Botenanstalt der Pariser Universität, welche die Verbindung der an ihr Studirenden mit ihrer Heimath unterhalten sollte.

Neben den Botenanstalten gab es Mezgerposten. Die Mezgerinnungen organisirten sich, namentlich in Schwaben und am Rhein, als Verkehrsanstalten. Die Natur ihres Gewerbes befähigte sie dazu.

Urkundliche Belege hinsichtlich der Botenanstalten über die ältere Zeit vor der Reformation giebt es nicht.

Mit der neuen Zeit kam die Einrichtung, welche die Botenanstalten ersetzen sollte.

»In dem Jahre, in welchem Magelhaens die Welt umschiffte, ging die erste Taxis'sche Post durch Deutschland.«

Aber die Vorstellung, die man sich zunächst von ihrer Ausdehnung und Wirksamkeit zu machen hat, kann nicht bescheiden genug sein. Den Botenanstalten schadete sie vorerst nicht.

Im Jahre 1552 war ein Postzug eingerichtet von Wien über Augsburg, wo ein von Rom kommender mit ihm zusammentraf, durch Württemberg auf Rheinhausen, Kreuznach u. s. w. nach Brüssel. Wöchentlich einmal ging die Post.

Von 1580 an ging sie auch von Kreuznach nach Köln und seit 1603 (oder 1610?) von Rheinhausen nach Frankfurt a. M.

Auf dieser Stufe stand die Taxis'sche Anstalt noch 1615, nachdem sie 1589 bis 96 dem gänzlichen Verfalle nahe gewesen war. Im 17. Jahrhundert fand dann eine rasche Entwickelung statt. Sie blieb jedoch auf den Süden und Westen Deutschlands beschränkt. Die norddeutschen Staaten, Preußen an der Spitze, ließen die Taxis'sche Reichspost nicht zu und auch Oesterreich hatte sein eigenes Postwesen.

Im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts begann der Kampf der Post mit den Botenanstalten und den Mezgerposten, und wurde zuweilen recht heftig geführt. Beständig lag Taxis dem Kaiser an, sie zu verbieten, und seine Postmeister ließen nicht selten städtische Boten »niederwerfen«, und ihnen ihr Pferd, ihre Briefe, ihr Geld, ihr Posthorn nehmen. Doch hielten sich die Botenanstalten bis ins 18. Jahrhundert hinein.

Wie die Geschichte der übrigen Botenanstalten, so ist auch die der Augsburger bis ins 16. Jahrhundert in Dunkel gehüllt.

»Vnnder den Botten, so gen Venedig zu reyten pflegen«, entstandene Unordnung, und weil »alle ding, so nicht mit guten Ordnungen versehen sind, gar leichtlich fallen«, haben den Rath der Stadt Augsburg anno 1555 bewogen,

»der Venediger Potenn Ordnung« zu erlassen, auch darüber etliche Herren zu verordnen, welche sie handhaben sollen.

»Die älteste Botenordnung unter allen, von denen ich etwas lese, ist die Augspurgische von An. 1552«*) (irrig für 1555, sagt Johann Jacob Moser, Teutsches Staatsrecht, 5. Theil, Frankfurt und Leipzig 1752, 4°).

Die Hauptbestimmungen der Ordnung von 1555, die noch nie veröffentlicht worden ist und die im Original, auf Pergament geschrieben, mit unverletztem städtischem Siegel, vorliegt, sind folgende:

Die Boten**), welche der »Ordnung« sich unterwerfen zu wollen erklärt haben, sollen aufgeschrieben werden, in einer durch das Loos bestimmten Reihenfolge, und in dieser dann reiten. Sie sollen allein berechtigt sein, Briefe und Gelder auf der Venediger Straße zu befördern und deswegen für 300 Fl. Bürgschaft stellen. Die Zahl der eingeschriebenen Boten war anfänglich acht; fünf Jahre später wurde sie auf sechs herabgesetzt. Jeden Samstag Abend sammelt der Bote, den der Ordinariritt trifft, in Augsburg die Briefe ein und übergiebt sie am nächsten Samstag bei guter Tageszeit in Venedig. Ein anderer sammelt in Venedig am Freitag die Briefe ein und übergiebt sie am zweiten Samstag darauf in Augsburg. Im Winterhalbjahr durften die Boten die Briefe ein paar Stunden später übergeben. Der erste Bote, der nach der Ordnung abritt, war Hans Schwarzenburger, nämlich am »ultimo Martzo« 1555. Er kam wieder am 20. April; er hatte also in Venedig eine Woche gerastet. Der zweite war Jörg Suitter, ritt weg am 7. April, und kam wieder am 26. Der dritte war Peter Tuiringer, ritt weg am 14. April, und kam wieder am 4. Mai. So auch im Winterhalbjahr; z. B. Hans Schwarzenburger ritt weg am 1. November, und kam wieder am 21. November; am 26. Dezember 1555, und kam wieder am 16. Januar 1556. Wer seinen Ritt nicht in der vorgeschriebenen Zeit vollendete, wurde bestraft. Gewöhnliche Botenausreden fanden keine Berücksichtigung. Ebenso setzte sich strenger Ahndung aus, wer seinen Ritt gänzlich versäumte. Nur der Nachweis konnte ihm helfen, daß unübersteigliche Hindernisse entgegenstanden: »Leybsnoth«, Schnee, Wasser u. s. w. Die eingeschriebenen Boten konnten sonst thun und übernehmen, was sie wollten, wie andere gewöhnliche Boten, sie hatten aber, wenn der Ordinariritt sie traf, bereit zu sein, oder dafür zu sorgen, daß ein Genosse ihn übernahm. Schon am Mittwoch Abends mußten sie für den nächsten Samstag da sein, sonst galt der Ritt für versäumt. Ritt einer außer der Ordnung nach Venedig, so mußte er so auch wieder herausreiten. Ob außer oder in der Ordnung, beim Abgehen sowohl als beim Ankommen zahlte jeder Bote in die Botenbüchse 8 Xr. (Später bei Nebenritten nur 6 Xr.) Aus dem so Ersammelten wurden in Unglücksfällen den Boten Unterstützungen gewährt.

So die ursprüngliche »Ordnung«.

Im Laufe der Jahre erfuhr sie mannichfache Veränderungen und Zusätze. Ich hebe nur folgende hervor: Nach Rathsbeschluß vom 3. März 1562 soll kein Venediger Bot mehr als zwei Pferde mitnehmen und keinen fremden Boten, »der in der Ordnung mit begriffen«. Kann mit zwei Pferden nicht alles befördert werden, so

---

*) Anmerkung der Redaktion. Es existiren allerdings, wie unsern Lesern aus dem Aufsatz über das Botenwesen der Stadt Straßburg (Nr. 7 des Archivs von 1876 S. 201) des Näheren bekannt, zwei bedeutend ältere Botenordnungen, nämlich die der Stadt Straßburg aus den Jahren 1443 und bz. 1484.

**) Diese sind von den Fuhrleuten (Güterfergern) wohl zu unterscheiden.

ist einer der übrigen eingeschriebenen Boten zu Hülfe zu nehmen. Ist das zu Befördernde hiezu doch zu wenig, so bleibt es liegen für den Nächstreitenden. Hat ein Bote eine Reise zugesagt, so hat er sie nach drei Tagen unweigerlich anzutreten.

Nach Beschluß vom 3. Mai 1571 erhält ein erkrankter Venediger Bot von seinen Genossen wöchentlich »zu ainer vnnderhaltung, vnd einpuoß« einen Gulden. Dem dienstuntauglich gewordenen bezahlt der in seine Stelle eingerückte »von einer jeden (Ordinari-) Raiß« vier Gulden.

Nach Beschluß vom 27. März 1582 sollen 7 Ordinariboten sein. Kann einer nicht reiten, so reitet der nächste eingeschriebene, aber nicht auf Rechnung und Gefahr des Verhinderten, es waren nämlich deswegen »allerley Speen und Irrungen« entstanden, sondern auf eigene Gefahr und zum eigenen Nutzen. »Und damit .... solche eingeschribne siben Postbotten ihre zuesteende Ordinariraisen fleißiger, dann bißhero in dem werckh gespürt worden, verrichten, auch sich in künfftig deß handtierens vnnd wahrnfüerens, dessen sie sich bißhero nicht zue geringem nachtail gemainer herrn handelsleuth übermessig mißbraucht, (enthalten,) so soll ihnen vonn jedem Vnz der Postbrief sehs kreüzer gegeben werden, vnnd sie darneben schuldig vnnd verbunden sein, was sie sonsten außerhalb der Postbrief von wahren oder anderm, das man nach dem gewicht zue lohnen pflegt, (mitnehmen,) sich auch mit siben kreüzer für das Pfundt ..... billich benüegen zue lassen.«

Die von den Ordinariboten zu leistende Bürgschaft wird auf 500 Fl. erhöht. Die Nebenboten, welche nie *den* Ordinariritt thun durften, stellten keine Bürgschaft. Die einen wie die andern hatten nebenbei Handel getrieben mit »Ormessin, Seiden, Indicho« und dadurch den Handelsleuten geschadet, denn sie konnten billigere Preise machen, weil sie die »Gelegenheit« wußten und Botenlohn nicht rechneten. Der Rath wirft ihnen vor, sie hätten sich auf diese rt bereichert, seien stolz und übermüthig geworden und »schier gar nicht zu contentieren«, und verbietet ihnen diesen Handel neben dem Botenwerk.

Nach Rathsbeschluß vom 17. April 1590 »sollen die Venediger Ordinari vnd extraordinari Botten ... nit mer als mit drey rossen reuten«. Nur wenn sonst gerade kein Bot zur Verfügung, kann einer Rosse nehmen, soviel er will. »Es soll auch ein jeder eingeschriebener Bott inn vnnser Ordnung macht haben, herrn zue füern, aus oder ein, welche selberts mit ihren rossen beritten sein, so vil ihme zuestet«. Die Boten sollen einander nicht »abspannen«, keinem Herrn entgegenreiten, um ihn für sich zu gewinnen. Am 3. Januar 1598 erlaubte der Rath, mit vier Rossen zu reiten.

Bezüglich der fremden Boten beschließt der Rath am 1. Juli 1599, »daß ihnen hinfüro die Venediger Raissen zu verrichten anderst nit zuegelassen, vnnd gestattet werden soll, Sie thuen sich dann der hiesigen Poten gemainer Poten-Ordnung mit ihrem Ritt vndergeben, vnnd sich derselben gemeß verhalten. Item, daß sie sich vber zehn tag lang allhie nit aufhalten«.

Am 20. April 1602 erließ der Rath eine »Ernewerte Bottenordnung« in 15 Artikeln.*) Es ist eine neue Redaktion der uns nun schon so ziemlich bekannten Vorschriften. Die Zahl der Ordinariboten wird darin auf 12 erhöht.

Weitere Beschlüsse des Raths, nach dem Jahre 1602, zur Regelung des Botenwesens finde ich nicht.

*) Artikel 4 lautet: »Wochentlich solle ein Bott von Augspurg aus nach Venedig, vnnd einer von Venedig nach Augspurg reutten, und in solchem kein mangel erscheinen.«



Anno 1635 wollte Taxis den Augsburgern ihr gesammtes Botenwesen »niederlegen«. Eine Klage beim Kaiser hat es abgewendet.

In der 1686 zu Regensburg gedruckten »Gründlichen und umbständlichen Information, was es . . . bey denen . . . Reichsstätten . . . für eine Bewandnüß . . . mit dem Bottenwesen habe«, heißt es noch S. 5: »besagte Statt (Augsburg) hat schon in anno 1555 ihre Botten-Ordnung gehabt, und biß auf gegenwärtige Stunde sine ulla interruptione beständig darob gehalten«. Man findet aber in den Eingaben der Boten schon frühzeitig Klagen über den Verfall und die geringe Rentabilität des Venediger Botendienstes; so sagt z. B. Thomas Wezler in seinem Gesuche um eine Nürnberger Botenstelle vom 17. Juni 1622, daß »der Venediger Rit von Jarn zue Jarn Je lenger Je schlechter wirdt«. Nürnberger Botenstellen, die viel weniger anstrengend und doch viel einträglicher waren, gab man gern verdienten Venediger Boten. Sie berufen sich in ihren Eingaben darauf, als auf einen Usus.

Es scheint, daß die Venediger Boten ihre Reise immer über Landsberg, Ettal, Partenkirchen, Innsbruck, Trient, Borgo, Grigno, Feltre, Carnuda, Treviso gemacht haben, während die Taxis'sche Post über Füssen und Reutte, und von Trient über Bassano und Castelfranco ging. So glaube ich entnehmen zu dürfen der 1629 zu Augsburg erschienenen Accurata descriptio XXIII praecipuorum itinerum, quae Augusta utplurimum suscipiuntur . . . juris publici facta per Kasp. Augustinum.

Außer nach Venedig ritt dreimal in der Woche ein Ordinaribot nach Nürnberg, einmal in der Woche nach Lindau und nach Regensburg.

Für die Nürnberger gab es jedenfalls eine besondere »Ordnung«, wenn sie auch vielleicht in der Hauptsache mit der Venediger übereinstimmte. In zwei Eingaben der Verordneten über das Botenwesen an den Rath ist davon die Rede (14. Dezember 1568 und 10. April 1576).

Der Lindauer Ritt war wenig ergiebig. Am 7. Dezember 1584 klagt Georg Werlin, »derzeit reyttender Bott«, daß er sich sammt seinem »Weib vnnd 3 kleinen unerzogenen künderlein bey Sollichen Rayssen schwerlichen hinzubringen wayß«.

Bezüglich Regensburgs liegen nur zwei Eingaben um die Botenstelle vor.

Höchst wahrscheinlich haben die »Verordneten über die Venediger Botenordnung« auch die übrigen »Ordnungen« verwaltet und so das ganze Botenwesen in ihren Händen gehabt. Die »Verordneten« verliehen insbesondere auch die Botenstellen. Uebertretungen zeigten sie dem Bürgermeister und Rath an.

So viel erlauben unsere Hilfsmittel über die Augsburger Botenanstalt zu sagen.

---

94. Der Kanaltunnel zwischen England und Frankreich.

Die letzte Mittheilung, welche das Postarchiv (1875 S. 115) über das großartige Unternehmen des Kanaltunnels brachte, schloß mit der auszugsweisen Wiedergabe des Entwurfs zu dem Gesetze, welches einer Gesellschaft von Kapitalisten und Technikern die Konzession zum Bau des Tunnels ertheilen sollte. Wie schon damals vorauszusehen war, ist der Entwurf bei den gesetzgebenden Faktoren der französischen Republik auf keinen Widerstand gestoßen, so daß das Gesetz schon Anfangs August

1875 veröffentlicht worden ist. In der sicheren Voraussicht dieser Genehmigung waren durch die seitens der Gesellschaft gewählte geologische Kommission alle Vorbereitungen derart getroffen worden, daß die ersten Arbeiten ohne jeden Zeitverlust beginnen konnten und so noch der Rest des Sommers ausgenutzt wurde. Wir entnehmen der »Times« die folgenden Mittheilungen über die Ergebnisse der seitdem ausgeführten Arbeiten.

Die Kommission setzte sich als ihre erste Aufgabe, den Lauf der südlichen Grenze der Kalkschicht, welche sich von einer Küste zur anderen hinzieht, genau zu bestimmen. Diese Kalkschicht bildet die Nordgrenze des Bas-Boulonnais, verschwindet dann bei Wissant unter dem Meeresspiegel und wird bei Folkestone, also mit einer geringen Abweichung nach Norden, wieder sichtbar. Sie liegt parallel einer von Wissant nach Folkestone gezogenen Linie und nur einige (engl.) Meilen mehr östlich als der Tunnel angebracht werden soll. Nach Ansicht der Geologen hat das Vorhandensein von Spalten oder Rissen in den verschiedenen Bodenschichten auch eine unregelmäßige Oberfläche zur Folge, während andererseits regelmäßige Grenzlinien der Oberfläche auf eine gleichmäßige Lagerung auch der tieferen Schichten schließen lassen, so daß in letzterem Falle einer Tunnelanlage in dieser Beziehung keine Bedenken entgegenstehen würden.

Die erste Schwierigkeit lag nun darin, daß Sondirungen, wie sie sonst angestellt zu werden pflegen, entweder zur Prüfung des Ankergrundes dienen sollen, oder aber, in größeren Tiefen, nur darauf berechnet sind, das dort vorhandene niedere Pflanzen- und Thierleben kennen zu lernen, während in dem vorliegenden Falle der besondere Zweck auch besondere Vorkehrungen nöthig machte. Der Meeresgrund pflegt mit einer Schicht von Kies, Sand, Schlamm und Steinen bedeckt zu sein und erst nach Durchdringung derselben gelangt man zu dem eigentlichen Gestein des Bodens. Eins der Instrumente, welche Sir John Hawkshaw hierzu benutzte und mit welchem der erste Erfolg im Fördern einer wirklichen Grundprobe erzielt worden ist, besteht in einer stählernen Röhre, deren unteres Ende in eine scharfe Spitze ausläuft, während das obere Oeffnungen hat, um Wasser und Schlamm durchzulassen. Eine solche Röhre, 18 bis 30 mm. stark und 10 bis 25 ctm. lang, wurde in den Hals eines Tieflothes von 25 Kilo Gewicht eingelassen. Da es sich aber herausstellte, daß dieses Gewicht nicht ausreichte, auch die härteren und dickeren Krusten über dem eigentlichen Bodengestein zu durchdringen, so wurde es von Lavalley auf das Doppelte erhöht. Die Lothleine, vom besten Hanf von 18 mm. Stärke, war in Abständen von je einem Meter mit Markirungen versehen und wurde vor und nach jeder Tagesarbeit eingeweicht, gestreckt und gemessen.

Am 28. Juli traten der vom Suezkanalbau her wohlbekannte Ingenieur Lavalley, der Wasserbau-Ingenieur im französischen Marineministerium Larousse und die Herren de Lapparent, Fernand Duval und Potier vom Hafen von Boulogne aus auf dem Dampfer »Pearl« eine Untersuchungsfahrt an. Am ersten Tage wurde das Loth 100 Mal ausgeworfen, und, obwohl nur einige Proben des Bodens erlangt wurden, konnte man doch den Apparat als gut funktionirend ansehen.

Schon der erste Tag brachte ein gutes Vorzeichen für den Erfolg. Ein Punkt an der französischen Küste hatte nämlich den Geologen einige Besorgniß verursacht; an einer Sandbank, die bei niederem Wasserstand über den Meeresspiegel hervorragt — auf den Karten ist sie »Les Quenoes« genannt — hatte man bemerkt, daß die

Kalkschicht eine nach Norden abweichende Richtung annehme. Es war nun die Frage, ob diese Abweichung eine völlige Richtungsänderung oder nur eine kurze Biegung in der Bodenschicht anzeige. Die Grundproben des ersten Tages ergaben, daß Letzteres der Fall ist, wie sich auch weiterhin herausstellte, daß die Schicht auf der französischen Seite überhaupt keine Unregelmäßigkeiten zeigt.

Diese Vorprüfungen hatten schon vor Ertheilung der gesetzmäßigen Konzession stattgefunden, damit, nachdem dieselbe erfolgt sein würde, die Arbeiten sogleich in größerem Umfange ernstlich in Angriff genommen werden könnten. Von der 2. Woche im August ab lief denn auch die »Pearl« mit ihren Ingenieuren, soweit es das Wetter gestattete, täglich aus. Larousse, der Hydrograph, pflegte den Dampfer nach der Stelle zu leiten, wo die Arbeiten beginnen sollten, und sodann die Ortslage zu bestimmen. Letzteres wurde alle 5 bis 10 Minuten wiederholt, da der fortwährende Wechsel der Strömungen auch immer auf's Neue Aenderungen der Lage des Schiffs mit sich brachte. Potier und De Lapparent führten das genaue Register über die gemessenen Tiefen und die Zeit jeder Sondirung, prüften auch jede an Bord geförderte Bodenprobe und bewahrten dieselben, nach Nummern geordnet, in einem besonderen Behälter auf. Diese Proben wurden später nach Paris gesandt, um dort einer genauen Prüfung unterworfen zu werden und als Material zu weiteren Studien zu dienen.

War das Wetter zu stürmisch, um genaue Messungen möglich zu machen, oder so trübe, daß die Küste nicht mehr zu erkennen war, so nützten Potier und De Lapparent die Zeit mit Beobachtung der an den Klippen sichtbaren Bodenschichtungen aus.

Während der sechswöchentlichen Dauer dieser Arbeiten wurden 1522 Sondirungen vorgenommen und 753 Proben von dem Meeresgrund heraufgefördert; 335 dieser Proben konnten mit Sicherheit bestimmt werden.

Hierbei war auch die Grenzlinie der Kalkschicht festgestellt worden, da aus den Bodenproben, sobald sie nicht Kalk, sondern Sandstein oder Lehm enthielten, der Beginn der Nachbarschicht des Kalkes zu erkennen war. Diese Bestimmung erstreckte sich einstweilen nur bis zu einer Entfernung von 28 Kilometern von der Küste, weil zur Anstellung von Untersuchungen auf englischem Gebiete zunächst, wenn auch in diesem Falle nur der Form wegen, die Erlaubniß der dortigen Regierung eingeholt werden mußte.

Zwei Punkte wurden durch die Untersuchungen des vergangenen Herbstes festgestellt: erstens, daß in den bis jetzt untersuchten Lagern von Kalk, blauem Thon und sogenannter Rouen-Kreide keine Unterbrechung des gleichförmigen »Streichens« vorhanden ist, sowie zweitens, daß das an verschiedenen Punkten gemessene Gefälle nirgends 10 pCt. überschreitet.

Zu den weiteren Arbeiten wurde, da die »Pearl« sich als zu schwer beweglich und zu wenig tragfähig erwiesen hatte, von der Kommission ein stärkeres Schiff von neuerer Bauart, der »Ajax«, gemiethet, welcher im Hafen von Boulogne auch mit einer mit Dampf betriebenen Windevorrichtung zum Anholen des Sondirungstaues, sowie mit anderen zweckmäßigen Apparaten versehen worden ist. Der »Ajax« hatte vom 15. Juni ab, der für die Wiederaufnahme der Arbeiten bestimmt war, zur Verfügung der Ingenieure bereit zu stehen.

Die Untersuchungen dieses Jahres, über welche uns bis jetzt genauere Nachrichten noch nicht vorliegen, sollten von Dover aus vorgenommen werden, um so die

Resultate des vergangenen Jahres zu vervollständigen und den Schluß der Vorbereitungsarbeiten zu bilden.

Die ganze Untersuchungsstrecke ist 1 bis 5 Meilen breit, und liegt 2 bis 4 Meilen westlich von der projektirten Tunnellinie. Für Nicht-Geologen sei zur Erklärung hier bemerkt, daß die Sondirungen hier in dem Theile des Kanals vorgenommen werden mußten, wo die Kalkschicht bis auf die Höhe des Meeresbodens sich hebt, und daß man deshalb 2 bis 4 Meilen westlich von der in Aussicht genommenen Tunnellinie geblieben ist, um feststellen zu können, ob die Kalkschicht mächtig genug ist, daß zwischen dem Scheitel des Tunnels und dem Meeresboden eine genügend starke Lage festen Gesteins zum Schutz des Tunnels gegen das Kanalwasser stehen bleiben kann.

Nach dem Plane für die Arbeiten dieses Jahres soll erstens durch eine Reihe von nahe an einander auszuführenden Lothungen auf der englischen Seite des Kanals festgestellt werden, ob die Abweichung des Kalklagers nach Norden einem Spalt in der Schicht oder nur einer gewöhnlichen Biegung der ganzen Schichtlage zuzuschreiben ist; zweitens soll durch eine Reihe von anderen Lothungen, entlang der projektirten Tunnellinie, ermittelt werden, ob die Schicht, welche der Geologe Philipps als »Kalk mit reichlichem Quarz« bezeichnet, bis an die Oberfläche des Meeresbodens sich hebt; drittens sollen die Untersuchungen des Bodens zwischen der Tunnellinie und der Untersuchungsstrecke des Vorjahres, viertens Lothungen an einigen noch nicht geprüften Punkten, fünftens endlich Bohrungen bis mindestens 10 Meter unterhalb der Thonschicht an der Küste dicht bei Sangatte ausgeführt werden.

Nach Erledigung dieser Aufgaben wird dann die Abteufung eines Schachtes und das Vortreiben eines Probirstollens unter dem Kanal in Angriff genommen werden.

Die im Punkt 3 des Arbeitsplanes bezeichnete Bodenstrecke ist bereits von dem mehrfach genannten Ingenieur Hawkshaw untersucht und, entsprechend der Vermuthung der Geologen, ohne Unterbrechungen oder größere Spalten befunden worden. Hinsichtlich des im vorigen Jahre untersuchten Theils des Kanals steht fest, daß der Boden von der Küste ab gleichmäßig und allmälig abfällt bis gegen die Mitte des Kanals hin, von wo ab wieder ein allmäliges Ansteigen nach der englischen Küste zu beginnt. Die größte Tiefe von 60 bis 65 Meter zeigen einige in der Verbindungslinie von Blanc-Nez nach Folkestone liegende Einsenkungen; dagegen haben die gerade entlang der Tunnellinie angestellten Messungen nirgends eine größere Tiefe ergeben als 54 Meter.

Mit Bezug auf die Bohrung bei Sangatte sei hier an zwei in früheren Jahren angestellte Versuche erinnert. Der erste derselben (1845—1848) hatte zum Zweck, die Stadt Calais mittelst eines artesischen Brunnens mit Wasser zu versorgen; als aber damals der Brunnen eine Tiefe von 1200 engl. Fuß erreicht hatte, brach in der Schicht des »Grünsandes« die Bohrröhre und es konnte die Bohrspitze nicht mehr herausgezogen werden. Der zweite Versuch, von Hawkshaw zwischen Calais und Sangatte, dicht bei »Les Barraques«, unternommen, führte auf den Schluß, zu welchem schon die von den Herren Mulot, Vater und Sohn, gemachten Beobachtungen hingelenkt hatten, daß von jenem Punkt aus die Bodenschichten nur nach Westen zu an Dicke zunehmen. Weitere Beobachtungen wurden, besonders von Chelloneix, zwischen den beiden, das Cap von Blanc-Nez krönenden Höhen, zwischen Wissant und St. Pol angestellt, wo die Klippenwände die Schichtung des Bodens sehr deut-

lich erkennen lassen. Auch diese ließen übereinstimmend auf eine allmälig nach Westen hin zunehmende Mächtigkeit der Bodenschichten schließen.

Seit Ende Februar haben nun die Bohrungen bei Sangatte begonnen. Ganz nahe dem Leuchtthurm, der das Uferende des unterseeischen Telegraphenkabels bezeichnet, wurde eine Arbeitshütte errichtet und mit allen den Windemaschinen und anderen Vorrichtungen ausgestattet, wie sie vordem von der Firma Mulot, Vater und Sohn, und L. Dru in Paris bei ihren Schachtanlagen angewandt worden waren. In Tag- und Nachtschichten von je 6 Arbeitern und einem Vormann wurde unausgesetzt an der Bohrung gearbeitet, so daß in dem Kreidelager, auf welches man schon bei 35,95 Meter Tiefe gestoßen war, am 3. Juni eine Bohrtiefe von 61 Meter erreicht wurde. Da man bei diesen Bohrungen zugleich auch die Menge des andringenden Wassers messen will, so ist das Bohrloch bis zur Tiefe von 50 Metern mit eisernen Röhren von verschiedener Weite ausgefüllt, die, ähnlich wie bei einem Teleskop, in einander geschoben werden. Die Zwischenräume zwischen den Ansatzrohren sind mit Cementmasse ausgefüllt, um die Verbindungsstellen wasserdicht und das Ganze fester zu machen.

Die Bohrarbeit ist eine zweifache: zuerst wird der Boden mittelst eines »Trepan« genannten Instruments kreisförmig aufgebrochen, dann wird ein eiserner Bohrlöffel an Tauen herabgelassen, so lange gedreht, bis der Vormann glaubt, daß der Löffel gefüllt ist, und wieder heraufgewunden. Diese Arbeit dauert bei einer Tiefe von 60 Metern ungefähr 40 Minuten. Darauf wird der Bohrlöffel geleert, gereinigt und wieder herabgelassen, was etwa 10 Minuten in Anspruch nimmt. Hierbei wurden zwei Röhrenpumpen verwendet; die größere mußte späterhin außer Thätigkeit gesetzt werden, als die engeren Rohre eingeschoben waren; mit der kleineren Pumpe wurde ab und zu der Rohrcylinder leer gepumpt, um die Mächtigkeit des Wasserzuflusses festzustellen, die sich bis jetzt als sehr gering und, trotz der Nähe des Meeres, lediglich als von Quellwasser herrührend gezeigt hat.

Herr Morin, welcher wegen seiner langjährigen Vertrautheit mit der Bodenbeschaffenheit dieser Gegend zur Leitung dieser Bohrarbeiten gewählt worden ist, hat eine vollständige Sammlung aller bei diesen Bohrungen, sowie bei den Lothungen in der Nähe des Caps von Blanc-Nez gewonnenen Grundproben angelegt.

Der tägliche Fortschritt der Bohrarbeiten durch die obere Schicht schwankte zwischen 50 und 60 Centimeter; bei der Erreichung des grauen Kalkes nahm diese Leistung bis zu 82—100 Centimeter täglich zu, jetzt, nachdem eine weichere Bodenschicht erreicht worden ist, wird sich diese tägliche Arbeitsleistung noch mehr steigern.

---

95. Der Taxis'sche Posthof in Nürnberg.

Die im »Poststammbuch« niedergelegte Sammlung geistiger Erzeugnisse in Prosa und Versen, welche durch die der Redaktion dieser Blätter für eine neue Auflage noch fortwährend zugehenden Beiträge inzwischen manche werthvolle Bereicherung erfahren hat, erfüllt gewiß den Leser mit einer Art innerer Genugthuung, daß ein so großer Bruchtheil der gesammten Dichter- und Denkerwelt die Post und ihre verschiedenen Vorgängerinnen eines besonderen Augenmerks für würdig erachtet hat. Mit ähnlicher Genugthuung ließ Einsender dieser Zeilen eine andere Art von Poststammbuch an seinen Augen vorüberziehen, indem er bei seinen

Besuchen der diesjährigen Berliner Kunstausstellung eine Post in Bildern sich zusammentrug.*)

Wir verweilen für diesmal nicht bei den zahlreichen Gemälden, in denen die Post entweder zum Hauptgegenstande der Darstellung gewählt ist, oder doch wenigstens eine dem Künstler willkommene, weil vom Beschauer gern gesehene Staffage abgiebt; sei es, daß in irgend einem versteckten, von der Eisenbahnprosa noch unberührten Erdenwinkel eine mit poetischem Geschick angelegte Passagierstuben-Scene sich abspielt oder daß ein schmucker bayerischer Postillon im hellblauen Frack und scharlachrother Weste zur farbigen Belebung einer gemüthlichen Wirthshausscene dient, oder daß in einer norddeutschen Dünenlandschaft der bekannte gelbe Wagen mühsam im tiefen Sande dahinschleicht, während der lustig blasende Postillon vollends die stehende Beigabe der Natur in Feld und Wald bildet, von der duftigen Frühlingslandschaft angefangen bis zum tollsten Schneegestöber im Walde.

Ein besonderes Interesse unter dieser Fülle alter Bekannter erweckte aber dem Einsender ein Architekturstück von P. Ritter in Nürnberg, das der Katalog als: »Hof der Thurn und Taxis'schen Reichspost zu Nürnberg« bezeichnet.

Der Beschauer wird zurückversetzt in die Zeit etwa zu Ende des siebenzehnten Jahrhunderts. Im Posthofe ist so eben eine wahre Staatskarosse der Thurn und Taxis'schen Post angekommen. Gemächlich ruht der viereckige nach oben zu konisch sich erweiternde geschlossene Sitzkasten auf dem breiten Rädergestell, dessen handfeste Bauart, wie der Leser des Poststammbuchs aus mancher Stelle desselben weiß, bei der damaligen Wegebeschaffenheit nicht gerade unnütz war. Der bewaffnete Reiter, der sich so eben den Willkommtrunk reichen läßt, hat offenbar als der ebenfalls nicht unnöthige Begleiter auf jenen Wegen gedient; der behäbige Gesell aber, der ihm den Trunk reicht, scheint eher aus dem wohlversorgten, seiner Obhut anvertrauten Fürstlichen Weinkeller, als aus einer Packkammer der deutschen Reichspost herzustammen. Daß überdies die angekommenen Reisenden, wenn auch nach Kleidung und Haltung jedenfalls vornehmer Abkunft, vom Balkon des Posthauses herab durch vier oder fünf Musikanten mit einem Tusch empfangen werden, ist wohl mehr der künstlerischen Idee des Malers, als seinen Studien der damaligen Thurn und Taxis'schen Posteinrichtungen, die bis zu einer so weit gehenden Zuvorkommenheit gegen die Postreisenden sich jedenfalls nicht verstiegen haben, zuzuschreiben; wir verzeihen ihm aber diese künstlerische Freiheit gern, die soviel zu der freundlichen Gestaltung unseres Postbildes beiträgt.

Um so naturgetreuer und dabei nicht minder freundlich muthet dagegen Jeden der alterthümliche, zierliche Bau an.

Wer die alten Nürnberger Patrizierhäuser, wie sie noch heute zum größten Theil wohl erhalten sind, aus eigener Anschauung kennt, der trifft sogleich ringsum im Thurn und Taxis'schen Posthofe manchen alten Bekannten. Zuerst fällt ihm gewiß das kunstvolle Eisengitter in die Augen, zierlich wie Blätter und Blumengerank, und doch in allen Theilen sichtlich zum wirksamem Schutz der der Fürstlich Thurn

*) Anm. d. Redakt. Eine Post in Bild und Wort wird in nicht allzuferner Zeit Jedem in einer illustrirten Ausgabe des Poststammbuchs zugänglich sein, die bereits in der Vorbereitung begriffen ist. — Nach den vorliegenden Illustrationsproben aus der Hand eines hervorragenden Berliner Künstlers verspricht das illustrirte Poststammbuch zu einer Sammlung zu gedeihen, wie sie innerhalb der durch die Handlichkeit eines Buches gebotenen Grenzen kaum anziehender gedacht werden kann.



und Taxis'schen Post anvertrauten Sendungen und wohl auch der Fürstlichen Postkasse selbst berechnet. In seiner ganzen Breite schließt es das Erdgeschoß des Mittelbaues ab und läuft, durch natürliches Rebengerank noch harmonischer verbunden, in jenem gleichfalls aus kunstvollen Eisengittern gebildeten Balkon im ersten Stockwerk aus, auf dem unsere Musikanten mit ihrem Meister Platz genommen haben.

Der ganze Mittelbau erhebt sich im Styl der damaligen Renaissance mit rundbogigen, reich umrahmten Fenstern, mit Erkerthürmchen und Gesimsen, die von dem hohen Dach mit vorspringenden, kupfergedeckten Giebeln und verzierten Kaminen überragt werden. Dieser Theil des Gebäudes macht den Eindruck, als ob hier der Sitz des, wenn man so sagen darf, feineren Postverkehrs: der Briefe, Zeitungen und Gelder, in den oberen Stockwerken aber die Wohnstätte des Fürstlich Thurn und Taxis'schen Postmeisters und vielleicht des einen oder anderen seiner Untergebenen zu suchen wäre.

Die beiden Seitenflügel, vor deren einem auch Kisten und Fässer im Vordergrund des Bildes liegen, scheinen dagegen zum Päckereibetrieb, zur Unterstellung von Pferden und Wagen gedient, nebenbei aber auch für Weinkeller und Vorrathskammern Raum gehabt zu haben.

Schwere, niedrige Steinbogen steigen hier aus dem Boden heraus, ihnen folgen in den übrigen Stockwerken ringsum laufende solide Holzgallerien, die aber, trotz der untergeordneten Bedeutung der Seitenbauten und ihrer Lage nach dem Hofe zu, nicht ohne Verzierungen gelassen sind. Fenster und Dach sind ähnlich wie im Mittelbau, wenn auch weniger reich gehalten und vermitteln die Uebereinstimmung des ganzen Baues.

So hat der Künstler, der Kunstfreunden durch die schöne Sammlung vortrefflicher Radirungen aus Nürnberg bereits von früher her als ein hervorragender Meister der Architektur-Malerei bekannt ist, neben dem wohlgelungenen Bild mittelalterlichen Städtelebens auch ein Stückchen Geschichte des deutschen Postwesens auf das Anmuthigste vorzuführen gewußt.

II. Kleine Mittheilungen.

Die Bestimmungen über den einjährig-freiwilligen Dienst im stehenden Heere und in der Marine, sowie über die Dienstverhältnisse im Beurlaubtenstande sind, auf Veranlassung des Königlich preußischen Kriegsministeriums übersichtlich zusammengefaßt, als Druckheft in Oktavform von 153 Seiten Umfang bei Ernst Siegfried Mittler und Sohn in Berlin erschienen. Die Zusammenstellung aller einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Instruktionen bietet zunächst Gelegenheit, sich über die wissenschaftlichen Anforderungen, die Prüfungen und sonstigen Bedingungen zur Erlangung der Berechtigung als Einjährig-Freiwilliger, sowie über alle Erfordernisse vor dem Diensteintritt zu unterrichten. Sodann folgen die besonderen Bestimmungen über die Ableistung des einjährig-freiwilligen Dienstes im stehenden Heere und in der Marine mit der Waffe, als Mediziner, Pharmazeuten oder Unter-Roßärzte. Hieran reiht sich das Wichtigste über die Ersatzbehörden, über Wehr- und Militärpflicht, Reklamationen u. s. w. Den Schluß machen die Dienstverhältnisse im Beurlaubtenstande, vornehmlich als Reserve-, Landwehr-,

Seewehr-, Sanitäts-Offizier, Apotheker u. s. w. Außer einem vollständigen Sachregister ist ein Verzeichniß aller Lehranstalten, welche gültige Zeugnisse über die wissenschaftliche Befähigung für den einjährig-freiwilligen Dienst ausstellen dürfen, sowie ein Nachweis der betreffenden Gesetze 2c. beigefügt.

Einen besonderen Anhang bilden die Verordnung über die Organisation des Sanitätskorps vom 6. Februar 1873 (Sanitäts-Ordnung) nebst Auszug aus den Ausführungsbestimmungen und

die Bestimmungen über das Militär-Veterinärwesen vom 15. Januar 1874 (Veterinär-Ordnung).

Die Schrift wird sicherlich Eltern und Vormündern, sowie überhaupt allen denjenigen Interessenten ein willkommener Rathgeber sein, welche bisher stets nur mit mehr oder minder erheblichen Weiterungen im Stande waren, von den an verschiedenen Stellen zur Veröffentlichung gelangten Gesetzen, Verordnungen u. s. w. sich Kenntniß zu verschaffen.

Die Postchronik von Nordhausen, welche der in Nummer 11 des Postarchivs vom Jahre 1875 enthaltenen geschichtlich-statistischen Darstellung der Stadt und ihres Verkehrslebens zur Grundlage gedient hat, ist vom Verfasser, Herrn Postdirektor Reinhard-Hormuth in Nordhausen, neuerdings in erweiterter Gestalt als besondere Druckschrift herausgegeben worden.

Die Schrift ist im Kommissionsverlage von Theodor Müller in Nordhausen zum Preise von 2 Mark erschienen.

Kalendervertrieb durch die Postanstalten im achtzehnten Jahrhundert. Ein uns vorliegender Berliner Kalender in Taschenformat, der, wie schon sein Titel: »Kalender zur sittlichen und angenehmen Unterhaltung auf das Schaltjahr 1796« nicht anders erwarten läßt, eine bunte Auswahl von allerlei Beschaulichem und Erbaulichem, daneben aber auch von vorwiegend praktischen Mittheilungen für das tägliche Leben enthält, giebt uns in letzterer Beziehung namentlich über das Postwesen eingehende Aufschlüsse.

Abgesehen von den Mittheilungen über die Regeln der Personenbeförderung, über das Extrapostwesen, über verdungene Personenfuhren, über die Postverbindungen Berlins nach aller Herren Länder u. dgl. m. erregt besonders eine Notiz unsere Aufmerksamkeit, welche den thätigen Antheil veranschaulicht, den die Postanstalten zu jener Zeit an der Verbreitung der Kalender-Literatur zu nehmen hatten. Zugleich geht aber auch aus jener Notiz hervor, daß die Postanstalt ihre Mitwirkung nicht auf die Verbreitung der gedachten Preßerzeugnisse beschränkte, sondern auch an der Abfassung der Kalender sich betheiligte.

Unter der Ueberschrift: »Nachstehende Sorten Kalender sind auch auf allen Postämtern in Preuß. Courant zu bekommen« sind u. A. aufgeführt:

»Der genealogische Kalender, worin außer den Kalendersachen und 12 Kupfern die Genealogie der jetzt lebenden hohen Häupter und anderer Fürstlichen Personen, auch die ganz neu verfertigten Postkurs-Tabellen und mehrere Sachen enthalten sind, gebunden 9 Gr.«

»Derselbe Kalender zu 7 Gr. ohne Kupfer.«

»Der historisch-genealogische Kalender enthält die Geschichte Polens nebst 8 Bildnissen von Königen und anderen bekannten Männern dieses Königreichs.

Auch zieren diesen Kalender noch sechs historische Vorstellungen von Herrn Daniel Chodowiecki, nebst einem Plan von Warschau und Prag, und einer Karte von Polen, in der ursprünglichen Gestalt. Durch ausgezeichnete Farben sind die Grenzen bemerkt, die es erhielt, wie es nach und nach unter andere Botmäßigkeit kam. Der Plan sowohl als die Karte sind vom Herrn Geheimen Kriegssekretair Setzmann gezeichnet. Außerdem findet man noch in diesem Kalender eine durchaus berichtigte Genealogie, nebst den unter Autorität des General-Postamts vom Herrn Geheimen Sekretair Matthias ganz neu verfertigten Postkurs-Tabellen und deren Register.

Dieser Kalender kostet sauber gebunden 1 Thlr. Derselbe Kalender mit geprägtem Futteral 1 Thlr. 4 Gr. Wer denselben in Seide mit gemaltem oder geprägtem Deckel gebunden haben will, bezahlt 1 Thlr. 12 bis 16 Gr., auch 2 Thlr.«

»Vorstehender Kalender in französischer Sprache, à 1 Thlr.« Ferner:

»Genealogischer und Post-Kalender, mit 12 feinen Kupfern, wozu die Gegenstände aus zwei beliebten Romanen gewählt sind. Außerdem enthält derselbe auch noch eine Interessenberechnung, die Genealogie, den verbesserten Postkurs und andere nützliche Sachen. Kostet sauber gebunden 16 Gr., in geprägtem Deckel 1 Thlr. 4 bis 8 Gr.«

Da die Kalender-Lektüre in der »guten alten Zeit« für Manchen den erwünschtesten, oftmals vielleicht ausschließlichen literarischen Genuß bildete, so darf man wohl annehmen, daß die Post damals einen erheblichen Theil des Bücherbedarfs direkt an die Leser übermittelte.

Die Erreichung der Erdpole, vorzugsweise die unter Vorsteckung dieses Ziels in Angriff genommene Durchforschung der nördlichen Polargegend, beschäftigt in der neueren Zeit mehr wie je die wissenschaftliche und gebildete Welt und fast allerwärts begegnet man einem regen Wetteifer in der Ausrüstung neuer Expeditionen. Nicht nur die wissenschaftlichen Träger des Gedankens, sondern auch die kühnen Männer, welche ihre ganze Kraft und ihr Leben für dessen thatsächliche Ausführung in die Waageschale zu werfen bereit sind, gehen wohl von der Annahme aus, daß die Lösung der Nordpolfrage nur in der Besiegung der Hüter des Zieles ihrer Wünsche in Gestalt der erdrückenden Eismassen, der Kälte, des Hungers und Durstes, und der monatelangen Nacht zu suchen sei.

Vor einiger Zeit begegnete man indeß in der viel gelesenen wissenschaftlich gehaltenen Zeitschrift »das Ausland« einem Aufsatz, dessen Verfasser, Th. Overbeck in Hamburg, darzulegen versucht, daß der Erreichung der Pole noch ein anderes, so zu sagen astronomisches, durch die Elementargesetze unseres Gestirns bedingtes Hinderniß sich in den Weg stelle. Dieses Hinderniß glaubt der genannte Verfasser in der Abnahme der Rotationsgeschwindigkeit der Erde, in ihrem fast völligen Erlöschen am Pole selbst, suchen zu müssen. Er erörtert, allerdings in äußerst allgemeiner Form, den Einfluß der Drehung der Erde um ihre Axe auf die Anziehungskraft der Erde und vermuthet an den Polen eine viel größere Anziehung als in anderen Breiten, woraus er einen Schluß auf die stets zunehmenden Hindernisse zieht, welche die Muskeln des menschlichen Körpers, je näher nach dem Pole hin, zu überwinden haben. Herr Overbeck spricht sogar dem Aufhören der Drehungsgeschwindigkeit der Erde an den Polen

den Einfluß zu, daß überhaupt kein Mensch an den Polen existiren oder vielmehr dieselben erreichen könne. Schon dem Laien gehen bei aufmerksamerer Untersuchung dieser auf den ersten Blick immerhin frappirenden Darlegung manche Zweifel gegen die Richtigkeit der entwickelten Theorien bei, denn man begegnet in dem Aufsatze nirgends einem auch nur annähernden Beweis dafür, daß die Anziehungskraft der Erde in der That durch nichts als durch die größere oder geringere Drehungsgeschwindigkeit ausgeglichen werde.

Wie vorauszusetzen war, hat deshalb auch die genannte Zeitschrift einer gegnerischen Beleuchtung jener Auffassung ihre Spalten geöffnet. Gestützt auf den Erfahrungssatz, daß die durch die Drehung der Erde um ihre Axe hervorgerufene Fliehkraft stets in einer zur Aequatorebene parallelen Ebene wirkt und mithin nur am Aequator in ihrer ganzen Größe direkt der Anziehung zum Mittelpunkte der Erde entgegenstrebt, wird in dieser Entgegnung der durch mathematische Formeln näher belegte Beweis geführt, daß die Anziehungskraft der Erde am Pol nur unerheblich größer sein könne, als am Aequator.

Sicherlich darf man sich gegenüber jener neu aufgetauchten, auch in andere Blätter übergegangenen Theorie von der absoluten Unerreichbarkeit der Pole dem Troste hingeben, daß die Wissenschaft bis jetzt nicht in einem so tiefen Wahn befangen gewesen sein wird, daß sie sich über die ersten Grundgesetze der Wesenheit des Erdballes fortdauernd so gründlich hätte täuschen können.

Eine norwegische Expedition zur Vornahme von Tiefseeforschungen hat gegenwärtig auch die nordischen Meere, welche von den größeren derartigen Expeditionen bis jetzt noch nicht aufgesucht worden sind, zum Gegenstande ihrer einen so wichtigen Zweig der hydrographischen Wissenschaft bildenden Thätigkeit gemacht.

Auf Betreiben der Professoren H. Mohn und G. O. Sars, welche schon im Jahre 1874 dem norwegischen Minister des Innern ihre bezüglichen Vorschläge unterbreitet hatten, ist von der Regierung die Angelegenheit der Landesvertretung empfohlen worden und hat letztere zu dem gedachten Zweck eine Jahressumme von 4500 Pfd. Sterl. für 1875 und 3200 Pfd. Sterl. für 1876 bewilligt.

Der zum Leiter der Expedition berufene Kapitän C. Wille begab sich zunächst nach England, um sich daselbst die Erfahrungen zunutze zu machen, welche durch die unseren Lesern, namentlich aus der Challenger-Expedition,*) bekannten umfassenden Arbeiten auf dem Gebiete der Tiefseeforschung gewonnen worden sind.

Das für die norwegische Expedition bestimmte Schiff der »Vöringen« wird insbesondere das Seegebiet zwischen den Shetlands- und Faröer-Inseln, von da bis Island und, soweit möglich, nach dem Nordpol zu, zum Schauplatz seiner Thätigkeit machen.

In Reykiavik sollen magnetische Beobachtungen angestellt und sodann von einem Punkte in Nordosten Islands aus die Sondirungen in gerader Linie nach der norwegischen Küste nördlich von Drontheim vorgenommen werden.

Auf diese Weise hofft man alle Kanäle festzustellen, die vom nordatlantischen Ocean nach dem Eismeer gehen, sowie einen großen Theil des letzteren selbst untersuchen zu können.

*) P. A. 1874 S. 177 u. 561.

Die Expedition wird zwei oder drei Sommer, von Juni bis September, zu ihren Forschungen verwenden.

Nach den kürzlich in Bergen eingelaufenen Nachrichten befindet sich der »Vöringen« gegenwärtig ungefähr 25 Seemeilen westwärts von den Shetlands-Inseln, woselbst derselbe bereits eine Fauna von arktischem Charakter angetroffen hat.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 10. Heft.
   Naturwissenschaft und Philosophie. III. — Ueber den natürlichen und künstlichen Ursprung von Feuersteinmessern und anderen Objekten aus Stein. Von Dr. M. Much. — Die klimatischen Verhältnisse der Vorzeit in den arktischen Regionen. Nach einem Vortrag von Prof. A. E. Nordenskjöld. — Die Bildung der Torfmoore. Von S. Clessni. — Der Planet Mars. Von Dr. Hermann J. Klein. — Mondrotation und Planetenrotation. Von E. F. Theodor Moldenhauer. — Astronomischer Kalender für den Monat Januar 1877. — Neue wissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Literatur.

2) **Deutsche Monatshefte.** (Im Auftrage der Redaktion des Deutschen Reichs-Anzeigers und Königlich Preuß. Staatsanzeigers herausgegeben.) Bd. VIII. Heft 4.
   Das Denkmal König Friedrich Wilhelm III. von Preußen im Lustgarten zu Berlin. — Die neue Kadettenanstalt in Lichterfelde bei Berlin. — Die Centennial-Weltausstellung in Philadelphia. III. IV a. V. — Bayreuth und das Nibelungenfestspiel. II. Zur Reform der deutschen Rechtschreibung. II. und III. — Buntglasirte Thonwaaren des 15.—18. Jahrhunderts im germanischen Museum zu Nürnberg. — Die antique Naturanschauung VIII—IX. — Die Ausstellung wissenschaftlicher Apparate in London. III. — Chronik des Deutschen Reiches. — Monatschronik des Auslandes für Juli und August 1876.

3) **The telegraphic Journal and electrical review.** October 1876.
   Electricity at the british association. — New researches on the electrical phenomena of Venus's fly-trap. — Special loan collection of scientific apparatus. — A summary of electrical science at the british association. — Voltaic electricity by Professor Tyndall. — Notes. — Electrical science in foreign journals. — Electrical apparatus on french railways. — M. Ducrétet's rheotome. — Telegraphic tariffs. — The stratified (electric) light. — Correspondence.

4) **Journal of the Telegraph.** New-York. October 1876.
   The automatic telegraph. — British association for the advancement of science. — Electrical vortices. — Babbling brooks and lines in pleasant places. — The centennial awards. — Value of atlantic and pacific telegraph stock. — Observing the rate of transmission of vibrations trough the earth. — Necessity of better education of english telegraphers. — Underground lines in the dutch East Indies. — New publication. — Methods of chemical decomposition as illustrated by water. — On the relation of electric conductivity of selenium to heat and light. — The improved Leclanché battery. — Chutaux electro-motor. — Lightning and ash trees. — Voltaic electricity. — Deficiencies of the english postal telegraph. — Tariff bureau. — The new postal law.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 22. Berlin, November. 1876.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

96. Zum Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das 1. Vierteljahr 1877.

In der Sitzung vom 8. November beschäftigte sich der Deutsche Reichstag mit der zweiten Berathung des Reichshaushalts-Etats für das 1. Vierteljahr 1877, dessen besondere Festsetzung, wie bekannt, durch den künftigen Beginn des Etatsjahres am 1. April nothwendig geworden ist.

Vorzugsweise drehte sich die Debatte um den Etat der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die Behandlung der Postkarten, Drucksachen und Packete, der neue Telegraphentarif, sowie eine von der Königlichen Staatsanwaltschaft ausgebrachte Beschlagnahme der vom Kardinal Grafen Ledochowski herrührenden Briefe lieferten den Stoff zu Verhandlungen, welche nachstehend auf Grund des stenographischen Sitzungsberichts in ihren Hauptzügen wiedergegeben werden.

Bei Titel 1 der Einnahme — Porto — wiederholte zunächst der Abgeordnete Dr. Reichensperger (Krefeld) die bereits bei früheren Gelegenheiten von ihm befürworteten Wünsche in Betreff der Behandlung unzureichend frankirter Postkarten und Kreuzbandsendungen, sowie wegen der Veröffentlichung der Bedingungen, welchen die Verpackung der nach dem Auslande bestimmten Postpäckereien unterliegt. Nachdem der General-Postmeister Dr. Stephan in ersterer Beziehung auf die Schwierigkeit einer Abänderung der Bestimmungen des Allgemeinen Postvereins wegen der Verpackung der Auslandspackete auf den im Verlag von Decker zu habenden

Fahrposttarif für das Ausland hingewiesen hatte, trat das Haus in die Berathung des Titel 2 »Gebühren für Beförderung telegraphischer Depeschen« ein.

Zu diesem Titel lag ein Antrag der Abgeordneten Schröder (Friedberg) und Spielberg vor, wonach der Herr Reichskanzler ersucht werden soll, für Telegramme die frühere erste Zone wieder herzustellen und unter Beibehaltung der Expeditionsgebühr für diese Zone die Gebühr auf 3 Pfennige pro Wort herabzusetzen.

Nachdem dieser Antrag von dem Antragsteller und dem Abgeordneten von Behr-Schmoldow befürwortet, von den Abgeordneten Grumbrecht und Schmidt (Stettin) bekämpft worden war, gab der General-Postmeister Dr. Stephan, zugleich in Erwiderung auf mehrere von dem letztgenannten Abgeordneten angeregte Punkte, folgende Erklärung ab:

Meine Herren! Ich möchte mir erlauben, zuerst die Punkte zu erledigen, die der letzte der geehrten Herren Vorredner zur Sprache gebracht hat. Zunächst also die Gebührenfreiheit für Telegramme. Er hat damit allerdings einen wunden Punkt des Telegraphenwesens berührt. Es handelt sich für die Telegraphenverwaltung dabei weniger um den Ertrag dieser Telegramme. Derselbe würde etwa eine Summe von nur 80—100,000 Mark ausmachen, die für den ganzen Etat von verschwindender Bedeutung ist. Weit mehr handelt es sich um die Art und Weise, wie ein großer Theil dieser Telegramme den Dienst belästigt und die Leitungen in Anspruch nimmt, da es sehr nahe liegt, daß man, wenn man die Gebührenfreiheit besitzt, auch möglichst breite Telegramme ausführt. Die Anordnungen, die mit großer Bereitwilligkeit von den Ressortchefs sowohl in Preußen wie in den anderen Bundesstaaten gegen den Mißbrauch der Gebührenfreiheit ergangen sind, halfen zwar eine Zeit lang, nach Verlauf einiger Monate stellte sich aber das alte Uebel meist wieder her, weil es in der Natur liegt, und diese von irgend einer Seite nach dem bekannten Ausspruch immer wieder hervortritt.

Gegenwärtig hat die Telegraphenverwaltung eine Verordnung vorbereitet, zufolge welcher in Bezug auf die Gebührenfreiheit der Telegramme ähnliche Grundsätze in Anwendung gebracht werden sollen, wie bezüglich der Post. Ich muß jedoch dabei bemerken, daß die Entscheidung dieser Angelegenheit nicht der Telegraphenverwaltung allein zusteht, sondern daß dabei noch andere Instanzen in Betracht kommen; und ich vermag im Augenblick eine Erklärung darüber nicht abzugeben, wie schließlich die Entscheidung in dieser Angelegenheit erfolgen wird.

Was sodann das Verhältniß der Presse zu den Telegraphen betrifft, so ist die Telegraphenverwaltung, wie ich bereits in der vorigen Session die Ehre hatte zu erklären, gern bereit, die Drähte für die Nachtzeit den Zeitungen und Zeitschriften für einen ermäßigten Preis zur Verfügung zu stellen. Es ist aber bisher von dieser Bereitwilligkeit der Telegraphenverwaltung nur in zwei Fällen, von zwei deutschen Blättern ersten Ranges, Gebrauch gemacht worden. Andere Blätter haben die Telegraphen nicht in der Nacht- oder späteren Abendzeit benutzen wollen, sondern beispielsweise in der Zeit von 4 bis 7 Uhr Nachmittags, also etwa unmittelbar nach Schluß der Reichstagsverhandlungen. Das geht aber nicht an, weil das die Zeit ist, wo die Drähte noch für den öffentlichen Verkehr ausgiebig benutzt werden. Es kann sich die Benutzung für die Presse zu ausnahmsweisen Preisen immer nur auf die später liegenden Stunden erstrecken.

Dann hat der Herr Abgeordnete Schmidt (Stettin) unser Verhältniß mit England zur Sprache gebracht, und ich muß ihm darin allerdings vollkommen beipflichten, und sehe es ebenfalls für einen großen Mißstand an, daß der Tarif mit England noch so hoch ist; bei dem Telegraphenverkehr nach London kostet ein Telegramm 7 Franken, und nach allen übrigen Orten in Großbritannien sogar 8 Franken, wogegen in dem Verkehr zwischen Frankreich und England eine Taxe von nur 4 bz. 5 Franken besteht. Während also ein Telegramm von London nach Paris nur 4 Franken bezahlt, müssen für ein Telegramm von London nach Köln 7 Franken entrichtet werden. Daß das ein für die Dauer unerträglicher Zustand ist, der sich mit den Interessen unseres Handels in keiner Weise vereinbaren läßt, darüber, glaube ich, kann ich mich jeder weiteren Ausführung enthalten. Es hat deshalb auch von unserer Seite an energischen Schritten bei der englischen Verwaltung nicht gefehlt, und ich habe mit Befriedigung anzuerkennen, daß bei der britischen Verwaltung die Geneigtheit obwaltet, eine wirksame Ermäßigung jenes hohen Satzes herbeizuführen. Schwierigkeiten sind allerdings vorhanden vom Standpunkte der submarinen Kabelgesellschaft, wie das der Herr Abgeordnete bereits anführte. Ob es gelingen wird, diese Schwierigkeiten in nächster Zeit schon zu beseitigen, oder ob dies, was ich beklagen würde, erst möglich sein wird, beim Zusammentreten der nächsten Telegraphenkonferenz, die im Jahre 1877 in London stattfinden soll, vermag ich jetzt noch nicht zu übersehen. Es wird aber an entschiedenen Schritten von unserer Seite in dieser Beziehung nicht fehlen, um die Zustimmung der betreffenden Gesellschaft, welche die Angelegenheit in die Länge ziehen zu wollen scheint, baldigst zu erlangen. Sollte dies nicht gelingen, so halte ich diese Sache doch für so wichtig, daß ich mich keinen Augenblick besinnen würde, mit der englischen Regierung in Vernehmen zu treten, um einen Vorschlag zur Erwägung zu bringen, ein direktes Staatskabel durch die Nordsee zu legen, das von beiden Regierungen hergestellt und verwaltet würde mit Umgehung aller anderen Gesellschaften und mit Umgehung des Transits durch Holland und Belgien, dessen Kosten die enorme Höhe von 1 Frank für die einfache Depesche betragen, lediglich für die Benutzung der Drähte und ohne daß in Holland oder in Belgien die Depeschen umgearbeitet werden. Es wird dann Sache der Regierung sein, einen auf dieses Projekt bezüglichen Gesetzentwurf vorzulegen, und ich denke mir, daß die Angelegenheit sich im Allgemeinen so regeln lassen wird, wie es mit Schweden geschehen ist, daß nämlich ein Kabel, welches beiden Staaten gehört, gelegt und daß dessen Benutzung durch einen internationalen Vertrag in der Weise geregelt wird, daß für die Beförderung der Telegramme, wie beim deutsch-schwedischen Kabel, ein besonderer Zuschlag nicht erhoben zu werden braucht.

Meine Herren! Ich komme nun zu der großen Tariffrage, welche in dem Antrage der Abgeordneten Schröder und Spielberg behandelt ist. Ich begreife ja vollkommen, meine Herren, daß diejenigen Kreise, welche bisher sehr billig telegraphirt haben, welche gewissermaßen eine Staatsprämie genossen haben, um billig telegraphiren zu können, daß es in diesen Kreisen betrübend empfunden wird, wenn jetzt die Telegramme etwas theuer geworden sind. Ich möchte mir aber zunächst die Bemerkung erlauben, daß das auf alle Telegramme sich nicht bezieht. Wir haben wiederholt Fälle gehabt, in denen Telegramme von drei, vier und fünf Worten vorgekommen sind, sogar von zwei Worten, wie mir zugerufen wird, bei welchen sich also entschieden die Taxe niedriger stellt, als sie jemals gewesen ist auch in der ersten Zone. Ich konstatire mit Genugthuung, daß der Antrag, wie er jetzt vorliegt, einen

Vorschlag ganz hat fallen lassen, der in dem früheren Antrag des geehrten Herrn Abgeordneten von Behr enthalten war, nämlich: eine bestimmte Wortzahl wieder einzuführen für die erste Zone oder vielleicht auch für das ganze Reich. Dies würde ich nur als einen entschiedenen Rückschritt ansehen, denn wenn man eine bestimmte Wortzahl festhält, sei es von 15, 20 oder 25 Worten, so werden die Telegramme immer die Tendenz haben, sich so weit auszudehnen, wie der Rahmen reicht, und die Folge wird sein, daß die nachfolgenden Telegramme später zur Expedition gelangen, daß eine Verschleppung eintritt und die Linien unnöthig belastet werden. Der neu eingeführte Worttarif hat den Erfolg gehabt, daß die Durchschnittszahl der Worte eines Telegramms von 18 auf 14 Worte heruntergegangen ist; es macht das jährlich eine Minderleistung für die Telegraphie von 40 Millionen Worten oder 13,000 Arbeitstagen, außerdem können auch die kürzeren Telegramme früher in die Hände der Empfänger gelangen. Ich würde also den Uebergang von dem Worttarif zu dem alten System der Gesammtzahl von Worten für einen ebenso großen Rückschritt betrachten, als wenn man z. B. von dem arabischen Zahlensystem zu der Unbehülflichkeit des römischen Zahlensystems zurückgehen wollte.

Es ist Ihnen bekannt, meine Herren, daß das Defizit in der Telegraphenverwaltung die Summe von 4 Millionen Mark zuletzt betrug und daß dieses Defizit ein von Jahr zu Jahr steigendes war. Es ist dies auch ganz natürlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Selbstkosten eines Telegramms unter der früheren Verwaltungsorganisation 110 Pfennige betrugen, während der Ertrag eines Telegramms nur 78 Pfennige war. Es war also die erhebliche Differenz von 32 Pfennigen per Telegramm vorhanden. Je mehr natürlich Telegramme produzirt wurden, die unter dem Selbstkostenpreise befördert wurden, um so höher stieg das Defizit. Es ist das dieselbe Erfahrung, welche diejenigen Staaten machen, welche einen so niedrigen Tarif haben, wie der geehrte Herr Abgeordnete von Behr und die Herren Antragsteller ihn wünschen. Die Schweiz und Belgien haben einen Tarif von 4 Sgr. ($\frac{1}{2}$ Fr.), das ist, wenn ich mir das Größenverhältniß dieser Staaten zum Deutschen Reich klar mache, noch ein recht hoher Tarif gegenüber demjenigen von 5 Silbergroschen, der hier verlangt wird. Bei diesem Tarif nun sind beide Staaten im Defizit. Belgien hat ein solches von etwa 250,000 Franken, ungeachtet es vom Transit sehr hohe Einnahmen hat, wie ich das vorhin erwähnte. Die Schweiz, die in ähnlicher Lage sich befindet wie Belgien, und von durchgehenden Telegrammen eben solche Transitgebühren erhebt, wie Belgien, hat, wenn ich nicht irre, in Wirklichkeit auch ein Defizit, zwar nicht so bedeutend wie das belgische, aber es ist vorhanden. Es zeigt sich also deutlich, daß unter einem gewissen Minimum von Taxe Telegramme überhaupt nicht befördert werden können, sonst wirthschaftet man mit Schaden, und ich wiederhole: es kommt die Sache darauf hinaus, daß die Gesammtheit der Steuerzahler, welche dieses Defizit im Etat decken muß, den Ausfall trägt, damit in kleineren Zonen billiger telegraphirt werden kann. Nach Eintritt der Reorganisation und des neuen Tarifs — das sind die beiden Momente, die pari passu gegangen sind — hat sich die Sache so gestellt, daß der Ertrag eines Telegramms von 78 auf 85 Pfennige gestiegen ist. Wie viel die Verwaltungskosten pro Telegramm betragen, kann ich nicht angeben, weil nach der Verbindung der Post- und Telegraphenverwaltung dies nicht mehr auseinandergehalten werden kann. Ich will aber eine allgemeine Zahl anführen, aus der sich ein Resultat ziehen läßt. Das Defizit von vier Millionen, dessen ich vorhin erwähnt habe, würde am Schluß

dieses Jahres bereits vollständig verschwunden sein, wenn wir nicht bei der Post im Laufe des Sommers einen Rückgang in den Einnahmen gehabt hätten wegen des geringeren Verkehrs. Wenn also dieses Defizit von 4 Millionen vollständig verschwunden ist, so beweist dies, daß in den Einnahmen für die Telegramme ein richtiges Verhältniß zu den Verwaltungskosten hergestellt ist.

Es ist von dem Herrn Abgeordneten von Behr vorhin angeführt worden, daß die württembergische Telegraphenverwaltung, obwohl sie einen geringeren Tarif habe als das Deutsche Reich, nicht mit einem Defizit abschließe. Ich möchte hierauf Folgendes erwidern. Es ist zunächst nicht richtig, daß Bayern und Württemberg ihren alten Tarif beibehalten haben, wie der Herr Abgeordnete Schröder vorhin behauptet hat; diese Staaten hatten bisher einen Tarif von 5 Silbergroschen für 20 Worte, sie haben jetzt den Tarif von 3 Pfennigen angenommen, und das macht 8 Groschen; es ist also ebenso wie bei uns eine Erhöhung eingetreten.

Was nun die württembergische Finanzlage bezüglich der Telegraphen anbetrifft, so möchte ich mir erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß ein Vergleich schwer anzustellen ist, indem in Württemberg eine so enge Verbindung zwischen der Staatsbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung stattfindet, daß wahrscheinlich ein nicht unbedeutender Theil der Ausgaben auf dem Etat der Eisenbahnverwaltung figurirt, indem die Beamten der Eisenbahnverwaltung auch zum Telegraphiren herangezogen werden. Wenn das Verhältniß bei uns ebenso wäre, ich glaube, wir würden auch den Beweis liefern, um wie viel billiger wir verwalten können.

In keinem Staate Europas besteht mehr das Zonensystem, mit Ausnahme Rußlands, wo die Verhältnisse ganz anders liegen und die Entfernungen fast ein Drittel des Aequators umfassen, und Frankreichs; Frankreich hat aber eine sehr kleine Zone, die sich in den Grenzen des Departements bewegt. Nun habe ich vor etwa acht Tagen im Journal des Débats die Ausführungen gelesen, die der französische Finanzminister Herr Leon Say in der Budgetkommission gemacht hat, betreffend die verschiedenen Reformen in den Finanzzweigen; darunter kommt auch die Telegraphie vor, und wenn die Nachricht in den Zeitungen richtig ist, so schlägt der französische Finanzminister denselben Tarif vor, den Deutschland im vorigen Jahre eingeführt hat. Ich glaube, meine Herren, ein besserer Beweis für die Richtigkeit unseres Tarifs wird sich schwerlich vorbringen lassen. Wenn Frankreich den Einheitstarif einführt, haben sämmtliche Staaten Europas mit Ausnahme Rußlands keine Zone mehr.

Meine Herren! Die Sache hat aber auch ihre ideale Seite. Wir haben diese wunderbare Naturkraft vom Schöpfer zum Geschenk erhalten, die in der Sekunde ganze Erdtheile durcheilt, die eigentlich eine Vernichterin der Entfernungen ist, und Sie wollen nun an diese Kraft den Maßstab der Scholle und der Hufe anlegen! Die Entwickelung des großen internationalen Verkehrs, in welchem wir überhaupt schon seit Jahren keine Zonen mehr haben, ist über diesen Schollentarif längst hinweggeschritten. Die Kraft dieser Entwickelung ist so unwiderstehlich, daß Ihr Versuch, eine kleine Zone einrichten zu wollen, mir so vorkommt, als ob Sie gegen den großen Strom des Weltverkehrs auf telegraphischem Gebiete ein dürftiges Wehr errichten wollten. Ich bin überzeugt, es würde nur eine kurze Spanne Zeit halten. Schon die nächste internationale Konferenz würde es mit den grundlegenden Anschauungen, nach denen das Telegraphen-Tarifwesen zu regeln ist, unvereinbar finden.

Wenn von einer Seite gesagt ist, man müsse den Maßstab der Leistung annehmen, denn die Telegramme auf nahe Entfernungen verursachten weniger Kosten als auf weite, so möchte ich darauf aufmerksam machen, wie bedenklich es ist, ohne genaue Kenntniß der einschlagenden Verhältnisse solche Schlußfolgerungen zu ziehen. Es ist gerade umgekehrt, und der Herr Abgeordnete Grumbrecht hat zum Theil schon hervorgehoben, was die Ursache davon ist, nämlich die mangelnde Frequenz auf den kleinen Linien. Die Telegramme von hier nach Frankfurt, nach Hamburg, nach Wien ꝛc. verursachen im Durchschnitt weniger Betriebskosten, da sie das aufbringen, was die Beamten und Linien kosten; die Telegramme auf kleinen Linien dagegen bringen dies nicht auf. Es kommt hinzu, daß ein Telegramm zwischen zwei nahe gelegenen Orten, ich will einmal annehmen Havelberg und Zehdenick in der Mark, zwei bis dreimal umtelegraphirt werden muß, weil keine direkte Verbindung vorhanden ist, während die Telegramme auf weite Entfernungen, wo wir die großen Leitungen haben, direkt gehen und bei weitem weniger Arbeit verursachen.

Diese Umstände muß man sich klar legen, und ich meine, daß vom Standpunkte der Leistung aus die Wiedereinsetzung einer Zonengrenze unter keinen Umständen gerechtfertigt ist.

Viel wichtiger, meine Herren, scheint mir zu sein, daß wir zunächst die Kräfte und Mittel, die der neue Tarif gewährt, mit anwenden, um unser Telegraphennetz auszudehnen. Es giebt eine große Zahl von Orten, die der telegraphischen Verbindung noch vollständig entbehren, und was einer der Herren Vorredner über die Förderung des Verkehrs auf dem Lande und an kleineren Orten ausgeführt hat, dem widme ich meine vollste Sympathie. Es fehlen uns nach meiner Ueberzeugung mindestens noch 2000 Telegraphenstationen und es ist viel wichtiger, daß man diesen Orten den großen Segen des Telegraphen verschafft, als daß man den Orten, die bereits Telegraphen besitzen, nun auch noch eine Taxe macht, vermöge deren sie billig telegraphiren können auf Kosten der Gesammtheit der Steuerzahler. Wir haben in diesem Jahre 550 Telegraphenstationen, Dank den Mitteln, die das Hohe Haus im vorigen Jahre bewilligt hat, errichtet, und noch gegenwärtig sind neue Einrichtungen im Gange; ich lasse an der Erweiterung unseres Telegraphennetzes arbeiten bis zum letzten frostfreien Tage und bis zum letzten verfügbaren Thaler. Dadurch werden ja auch die weiten und kostspieligen Botengänge auf dem Lande immer mehr eingeschränkt.

Nun, meine Herren, will ich mit allem diesem aber keineswegs sagen, daß ich überhaupt eine prinzipiell gegnerische Stellung gegen die Idee einer Ermäßigung des Telegrammtarifs einnehme; es richtet sich meine Ausführung vielmehr im Wesentlichen gegen den Zeitpunkt. Ich würde einer Ermäßigung — und welcher Chef einer Verkehrsverwaltung wäre es nicht? — durchaus geneigt sein, wenn der Moment dazu gekommen sein wird, aber, wohlverstanden, meine Herren, nicht für eine einzelne Klasse von Telegrammen, nicht für eine Zone, sondern für das ganze Reich, für alle Korrespondenten, und zwar einer Ermäßigung von 5 auf 4, oder von 5 auf 3 Pfennige, wie vorgeschlagen ist, oder vielleicht durch den Wegfall der Grundtaxe. Das würde Sache einer späteren Erwägung sein. Ich bin gern bereit, nach dieser Richtung Erwägungen anzustellen. Es ist in den letzten Monaten eine Wendung zum Bessern in den Einnahmen der Post eingetreten; der Verkehr scheint sich, wenn man die Post als Barometer dafür ansehen darf, wieder zu heben; und falls diese glückliche Wendung eine nachhaltige sein sollte und die allgemeine Finanz-

lage des Reichs eine solche sein würde, daß die Reichs-Finanzverwaltung von ihrem Standpunkt aus sich mit einer solchen Maßregel einverstanden erklären könnte, so würde ich meinerseits nicht einen Augenblick verlieren, sie anzuregen, und würde mich freuen, wenn wir mit einer allgemeinen Tarifermäßigung vorgehen könnten; die Ausführung, das dürfen Sie vertrauen, würde, falls diese Voraussetzungen erfüllt sind, erfolgen, womöglich — mit telegraphischer Geschwindigkeit.

Abgeordneter Günther: Der Herr Abgeordnete Grumbrecht hat Ihnen vorhin mitgetheilt, daß nach seiner Meinung das neue System sich bewährt habe. Ich erlaube mir die Meinung auszusprechen, daß es sich nicht bewährt hat. Herr Grumbrecht hat zunächst angeführt, daß die finanziellen Erträge der Telegraphie seit der Einführung dieses Systems wesentlich höhere geworden seien, und daß demgemäß Veranlassung vorliege, mit diesem System sich zufrieden zu erklären. Aber, meine Herren, ich erlaube mir die Frage: auf welche Weise sind denn diese besseren finanziellen Erträgnisse erzielt worden? Ganz einfach dadurch, daß man eine Klasse der Bevölkerung, und zwar die allerzahlreichste, in einer früher nicht dagewesenen Weise hart belastet hat und eine viel kleinere, obwohl sehr mächtige Klasse, sehr erleichtert hat. Wenn man auf diese Weise das Gleichgewicht herbeiführen will, so will ich zugeben, daß die finanziellen Erträge sich steigern lassen, aber ich möchte allerdings fragen: wo bleibt die Gerechtigkeit?

Es ist dann ferner behauptet worden, durch das neue System wäre der Verkehr wesentlich erleichtert worden. Ich behaupte auch hier wieder, nur für einen kleinen Theil der Bevölkerung; für den weit überwiegenden Theil ist er im Gegentheil durch das neue System erschwert. Denn ganz natürlich wird von dem Telegraphen viel weniger Gebrauch gemacht, wenn die Kosten sich wesentlich erhöhen, wenn sie zum Theil auf das Doppelte und Dreifache gegen früher gestiegen sind. Und nun frage ich: welcher Theil der Bevölkerung ist es denn, der vorzugsweise belastet worden ist? Das ist das Kleingewerbe, das Privatpublikum, der Beamtenstand, die Landwirthschaft! Und wer ist erleichtert worden? Nur eine ganz kleine Zahl von Großhändlern, nur das Interesse der Börse ist es, was mit dieser Neugestaltung der Dinge zufrieden sein kann.

Der Herr General-Postmeister hat uns vorhin gesagt, das frühere System hätte eine Art Staatsprämie für die geringen Entfernungen enthalten. Meine Herren! Ich möchte umgekehrt sagen: das jetzige System enthält eine ziemlich bedeutende Staatsprämie, die zu Gunsten der reicheren Bevölkerung von der ärmeren bezahlt wird.

Der General-Postmeister hat uns dann darauf aufmerksam gemacht, daß wir doch die großen Fragen des internationalen Verkehrs nicht außer Acht lassen müssen; es sei nicht mehr die Zeit, an der Hufe und der Scholle zu kleben. Meine Herren! Der allergrößte Theil des deutschen Volkes lebt von der Hufe und der Scholle, und ich möchte den lebhaften Wunsch aussprechen, daß der Herr General-Postmeister neben dem großen Interesse, welches er stets dem internationalen Verkehr und dem großen Weltverkehr schenkt, doch auch den Interessen der Hufe und der Scholle sein Wohlwollen nicht entziehen wolle. Ich möchte als ganz bestimmt annehmen, daß die finanziellen Erträge sich wesentlich bessern würden, wenn das System, welches durch diesen Antrag angebahnt werden soll, eingeführt wird, und daß auch im Interesse des allgemeinen Verkehrs solche Einrichtung dringend wünschenswerth sein wird.

Wenn endlich der Herr General-Postmeister darauf aufmerksam gemacht hat,

daß nur sehr wenige Staaten noch das frühere System der Zonen hätten, und man in Frankreich sogar daran denke, es abzuschaffen, so will ich mir erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß dem allgemeinen Drange gegenüber, das Zonensystem abzuschaffen — ein Drang, der vorzugsweise von den deutschen Staaten gefördert worden ist — es den einzelnen Staaten sehr schwer sein mag, sich demselben fern zu halten. Ich sehe darin aber durchaus keinen Grund, nicht auch dem Kleinverkehr die Wohlthaten des telegraphischen Verkehrs zufallen zu lassen, wie es früher der Fall war. Wenn man sagt, die geringere Frequenz der kleineren Stationen verhindere das, und wenn Herr Abgeordneter Grumbrecht geäußert hat, die größeren Stationen müßten unbedingt zu den kleineren beitragen, dann mache ich darauf aufmerksam, daß, wenn man diesen Grundsatz anwenden wollte, es für jeden ein Unglück wäre, in einem kleineren Orte zu wohnen, dann müßten konsequenterweise alle Staatslasten an kleineren Orten allemal bedeutender sein als an größeren Orten. Ich möchte glauben, daß dieser Grundsatz nimmermehr zur Anwendung kommen kann. Demgemäß möchte ich empfehlen, dem Antrage Spielberg Ihre Zustimmung zu geben.

Abgeordneter Richter (Hagen): Meine Herren! Der Reichstag ist mit dieser Gebührenreform in etwas überrumpelt. Ich erinnere Sie daran, daß wir von dem Vorhaben erst benachrichtigt wurden am letzten Tage unseres Zusammenseins vor Neujahr und es nicht möglich war, im Augenblick eine Resolution dagegen zu vereinbaren. Was im Augenblick gesagt werden konnte, ist damals gesagt worden. Nach meiner Erinnerung war der Herr Abgeordnete Schmidt (Stettin) der einzige, der vorher von den Intentionen des Herrn General-Postmeisters benachrichtigt war und mit der Sache übereinstimmte.

Es ist allerdings richtig, daß nach der Verfassungsurkunde der Herr General-Postmeister der Zustimmung des Reichstags zu solchen Maßnahmen leider nicht bedarf. Bei einer Berathung des konstituirenden Reichstags redete der Herr Graf Itzenplitz dem Reichstage zu, man solle ihm doch die Vollmacht geben, das Telegraphengebührensystem allein zu ordnen, dann würde man rascher zu Ermäßigungen kommen, als wenn jedesmal erst ein Gesetz über die Telegraphengebühren gemacht würde. Leider ging der Reichstag darauf ein. Nun sehen wir die Kehrseite der Sache, nun wird das alleinige Recht benutzt zu Erhöhungen, denn die Erhöhung ist ja eben Inhalt der Beschwerde.

Meine Herren! Ich bin der Meinung, daß gerade die Reichs-Postverwaltung mehr wie jede andere nur ersprießlich wirken kann, wenn sie sich über die Bedürfnisse und Anschauungen des Publikums unterrichtet, und das kann sie nicht sicherer, als indem sie keine großen Maßnahmen vollzieht, bevor sie dem Reichstage hinreichend Gelegenheit giebt, sich darüber zu äußern. Ich meine, daß wir Alle die Berücksichtigung der Wortzahl an und für sich für einen Fortschritt ansehen. Es war mir immer unzweifelhaft, daß der Satz von 20 Worten für das Bedürfniß des Publikums zu reichlich gegriffen war. Darin liegt also nicht die Differenz. Ob man das System der Berücksichtigung der Wortzahl nun so radikal durchführt oder in einer gemäßigteren Weise, lasse ich dahingestellt. Dem Herrn General-Postmeister mache ich nur den Vorwurf, daß er selbst in diesem System nicht konsequent ist. Warum verbietet er denn, Depeschen mit zwei Worten zu versenden, d. h. Depeschen, die nur Adressen enthalten? Noch in dem Augenblicke, als ich mich zum Worte meldete, theilte mir ein Kollege mit, daß er nach vorheriger Verständigung mit seiner Adresse ein Telegramm abgesendet hätte »Wölfel Merseburg«. Das hat die Telegraphen-

verwaltung zurückgewiesen, eine bloße Adresse dürfe nicht telegraphirt werden. Nun sendet der Kollege ein Telegramm ab »Wölfel Merseburg Wölfel«, worin der erste »Wölfel« zur Adresse gehört, der zweite den verlangten Inhalt der Depesche darstellt; — solche Telegramme werden von der Telegraphenverwaltung angenommen. Es scheint mir doch ein Sinn in dieser Einrichtung nicht zu liegen, bis jetzt wenigstens ist es mir nicht gelungen, einen zu entdecken.

Meine Herren! Was wir an der Sache tadeln, ist die Vertheuerung, die auf kleine Entfernungen herbeigeführt ist. Es ist ja richtig, daß manchmal auch auf kleine Entfernungen Telegramme mit sechs Worten mögen abgesandt werden können, und da würde die Sache sich ja gleich bleiben, die Regel ist das aber nicht. Meine Herren! Ich habe selbst die Erfahrung gemacht, und wir werden wohl Alle in der letzten Zeit solche ähnliche Erfahrungen gemacht haben. Die Telegraphie auf kurze Entfernungen ist überhaupt die schwache Seite der Telegraphenverwaltung, weil hier eine gewisse Säumigkeit der Expedition sehr leicht den ganzen Zweck des Telegraphirens zerstört. Wenn nun noch diese Depeschen vertheuert werden gegen vorher, ja so thut man eigentlich viel besser daran — ich selbst habe das in einigen Fällen probirt — einen Expreßbrief durch die Post zu schicken und so auf die ganze Reichs-Telegraphie zu verzichten. Meine Herren! Einen so großen Erfolg vermag ich von der Maßregel bis jetzt nicht wahrzunehmen. So viel ich verstanden habe, hat man in 6 oder 7 Monaten etwa 500,000 Mark Mehreinnahmen erzielt, was also etwa 1 Million auf das Jahr ergeben würde. Zu gleicher Zeit ist aber konstatirt worden eine Abnahme der Depeschenzahl, wenn ich die Nachricht recht verstanden habe. Das würde mir bestätigen, daß jetzt eine große Zahl von Depeschen auf nachbarliche Entfernung ausfällt und daß die Mehreinnahme wesentlich nur resultirt aus den übrig bleibenden Depeschen auf nachbarliche Entfernungen, die jetzt durchweg theurer bezahlt werden müssen, als es früher der Fall war. Meine Herren! Ich bin auch im Grundgedanken mit dem Herrn Kollegen Grumbrecht einverstanden, daß die Telegraphie sich selbst erhalten müsse, und daß, wenn wir auch nicht allzu skrupulös hier ein Defizit zu beurtheilen haben, doch dieses Ziel anzustreben ist. Ich erwarte nun gerade eine Vermehrung der Einnahmen, wenn man die Depeschen des nachbarlichen Verkehrs, die meines Erachtens einer besonderen Vermehrung fähig sind, billiger stellt. Das Publikum muß sich noch viel mehr daran gewöhnen, gerade für solche Entfernungen den Telegraphen zu benutzen. Auf kleine Entfernungen wird die Telegraphenanstalt nicht genug ausgenützt, während dies bei der Beförderung auf größeren Strecken viel weniger der Fall ist. Ich erblicke in dem System des General-Postmeisters viel mehr eine Benachtheiligung der finanziellen Ergebnisse auf die Dauer als von dem bisherigen Systeme. Der Herr General-Postmeister berücksichtigt einfach nicht die Entfernung, er sagt, der Raum muß überwunden werden, nur keine Fesselung an die Scholle. Ja, meine Herren, mit dem Prinzip kommt man schließlich dazu, für 5 Pfennige nach Indien oder Amerika zu telegraphiren, das werden Sie aber doch für ganz undurchführbar erachten. Das zeigt aber, daß das Prinzip nicht zu weit getrieben werden darf, daß es in sich ein Maß hat, wo es falsch und verkehrt wird, und der Grund liegt einfach darin, daß jedes Telegramm auf eine große Entfernung so und so viel Meilen Telegraphenleitungen für die Dauer seiner Beförderung mit Beschlag belegt und daß also zu gleicher Zeit auf demselben Draht in derselben Richtung ein Telegramm nicht befördert werden kann. Wenn man daher künstlich die Beförderung auf weite Strecken wohlfeil macht und bei Depeschen

auf weite Entfernungen den Raum und die Entfernung ganz außer Acht setzt, so muß das eine Vermehrung des Bedürfnisses nach Drähten in der Richtung der großen Linien zur Folge haben, und das hat weiter natürlich eine Vermehrung des Anlagekapitals zur Folge. Meine Herren! Das haben wir doch erfahren, daß auf große Entfernungen für durchgehende Linien die Vermehrung der Drähte eine gewisse Grenze hat. Ist die Grenze erreicht, so kann überhaupt die Leitung oberirdisch nicht mehr beibehalten werden, sondern es muß die Verbindung unterirdisch stattfinden und daß unterirdische Leitungen ganz erheblich viel theurer sind, als oberirdische, das wissen wir auch bereits. Ich sehe also in dem jetzigen System die Perspektive einer sehr erheblichen Vermehrung der Anlagekosten.

Meine Herren! Wir unsererseits haben keine Veranlassung, uns dahin auszusprechen, daß die Gebühren auf größere Entfernungen zur Ausgleichung der Herabsetzung auf geringere Entfernungen etwa heraufgesetzt werden möchten, — das mag der Herr General-Postmeister seinerseits sich berechnen, ob das finanziell gerechtfertigt ist; ich würde nach dieser Richtung hin einer Erhöhung nicht widersprechen, wenn ich glaube, daß es finanziell nothwendig ist. Aber eins muß ich noch sagen: wie die Sache jetzt liegt, ist in der That eine Benachtheiligung des nachbarlichen Verkehrs, eine ungerechtfertigte Vertheuerung des Verkehrs auf kleinen Entfernungen zu Gunsten des Börsenverkehrs vorhanden. Hier haben wir es wirklich einmal mit einem wirklichen Privilegium der Börse, das von Staatswegen herbeigeführt ist und das ich nicht für gerechtfertigt erachte, zu thun. Wenn hier von Staatsprämien und von Belastung der Steuerzahler gesprochen ist, so muß ich sagen, daß die Staatsprämie im Interesse des Börsenverkehrs und desjenigen Publikums, das vorzugsweise auf große Entfernungen telegraphirt, jetzt geleistet wird unter Benachtheiligung des nachbarlichen Verkehrs.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Der geehrte Herr Vorredner hat mit den Worten geschlossen, daß der jetzige Tarif eine Beförderung des Börsenverkehrs darstelle zum Schaden des nachbarlichen Kleinverkehrs. Ich glaube, es wird vielleicht zur Widerlegung dieses Ausspruches einiges beitragen, wenn ich mir anzuführen gestatte, daß gerade von Börsenkreisen aus gegen den neuen Tarif Anträge gestellt worden sind; denn dringende Depeschen, von denen die Börse Gebrauch zu machen genöthigt ist, kosten bekanntlich das Dreifache des einfachen Tarifs. Der Herr Vorredner hat dann das von mir gebrauchte Bild der Staatsprämie umgedreht und hat gesagt, es fände hier eine Staatsprämie für das börsenbenutzende Publikum statt zum Schaden des kleinen Verkehrs. Meine Herren! Da ist die Voraussetzung aber nicht die richtige. Ich habe diesen Ausdruck unter der Voraussetzung gebraucht, daß überhaupt ein Tarif bestand in der ersten Zone, der die Selbstkosten nicht deckte, und insofern war der Zuschuß, den der Staat jährlich leisten mußte zu den Telegraphenausgaben, in der That eine Staatsprämie. Jetzt ist der Telegraphentarif so regulirt, daß jedes Telegramm seine Selbstkosten deckt, es kann also von einer Staatsprämie, sei es für diese Gattung, sei es für eine andere des Verkehrs, nicht füglich die Rede sein.

Der geehrte Herr Abgeordnete Richter hat dann gesagt, es habe eine Abnahme der Depeschen stattgefunden; das ist leider richtig, meine Herren, ich antworte ihm aber darauf, wenn diese Abnahme nicht stattgefunden hätte, so würde der Erfolg des Tarifs ein sehr viel größerer geworden sein; der Grund der Abnahme ist der, daß das Darniederliegen der Geschäfte den Telegraphenverkehr drückt; es wird

das ganz klar dadurch bewiesen, daß genau dieselbe Abnahme, die wir im inländischen Verkehr haben, nämlich 4,50 pCt. an der Gesammtzahl der Depeschen, auch im internationalen Verkehr, wo Tarifänderungen nicht vorgenommen wurden, stattgefunden hat. Es beweist das, daß hier ganz andere Ursachen mitwirkend sind als der Tarif. Ich bin überhaupt der Ansicht, und meine Kenntniß des Verkehrslebens berechtigt mich zu dem Ausspruche, daß es beim Telegraphiren auf den Tarif überhaupt weniger ankommt. Im Allgemeinen werden Tarife die Depeschen nicht vermehren, auch wenn sie billig sind. Tritt in Folge des Tarifs eine Verminderung ein, so sind es Depeschen gewesen, die überflüssig waren und die nicht telegraphirt zu werden brauchten, und setzen Sie den Tarif wiederum so niedrig, wie er in der ersten Zone gewesen ist, so scheint mir dies als der Ausfluß einer Doktrin, die unfruchtbare Telegrammproduktion treibt auf Staatskosten. Ich habe, ehe der vorige Tarif eingeführt wurde — und das mag vielleicht der Grund sein, daß ich leider in der vorigen Session erst so spät in der Lage war, die Tarifveränderung anzukündigen, — ich habe, um mir genau Rechenschaft zu geben von der Natur dieses vielbesagten Kleinverkehrs, weil die Einwände, welche hier von der Seite gemacht worden sind, mir ja klar vor Augen lagen, — aus allen Theilen des Reichs Telegramme mir einschicken lassen, wie sie wirklich in der ersten Zone vorgekommen sind, und zwar habe ich solcher Telegramme 30,000 Stück damals Nacht für Nacht durchgesehen, ihren Inhalt studirt, sie mir klassifizirt, um mir Rechenschaft zu geben von der wahren Art und Beschaffenheit des Verkehrs, von dem hier die Rede ist, ehe ich mit der Maßregel des neuen Tarifs vorgehen wollte. Ich will nicht weitläufig werden, sonst könnte ich Ihnen genau aus dem Kopfe angeben, in welche Klassen diese Telegramme zerfallen. Es wird aber genügen, wenn ich die Summe jener Beobachtungen ziehe: ich kann sagen, daß ich daraus die Ueberzeugung gewonnen habe, wie dieser gesammte Verkehr sehr gut die kleine Erhöhung, die nöthig gewesen ist, ihm aufzuerlegen, ertragen kann.

Dann hat der Herr Abgeordnete Richter noch gesagt, es käme schließlich doch einmal der Punkt, wo eine Grenze gezogen werden müßte in der Einheitstaxe. Wenn man in ferne Länder telegraphirt, dann wird es sich zeigen, daß man Abstufungen noch beibehalten muß. Ja, meine Herren, ich sehe nicht ein, warum wir nicht in der Telegraphie zu demselben Ziele kommen sollen, auf dem die Post sich bereits befindet. Ich nehme freilich nicht an, daß das mir beschieden sein wird, durchzuführen, aber ich hoffe, es wird meinem Nachfolger vorbehalten sein und gelingen, daß wenigstens in Europa, wo nicht sehr große Kabelstrecken vorhanden sind, — bezüglich dieser liegt die Sache allerdings anders, — also wenigstens in Europa für den internationalen Verkehr eine einheitliche Telegraphentaxe eingeführt wird.

Alles, was der Herr Abgeordnete Richter gesagt hat, läuft doch darauf hinaus, wieder für einen Theil der Depeschen eine geringere Taxe einzuführen. Nun kann, wie ich vorhin in meiner ersten Ausführung nachgewiesen zu haben glaube, unter ein gewisses Minimum der Tarif überhaupt nicht festgesetzt werden, weil es nicht möglich ist, Telegramme unter diesem Minimum von Ertrag zu besorgen gegenüber den Ausgaben, die sie verursachen. Und wie große Erfolge auch die Beredtsamkeit des Herrn Abgeordneten Richter sonst aufzuweisen haben mag, ich glaube nicht, daß es ihm gelingen wird, das Defizit in der Telegraphenverwaltung hinwegzureden. Sobald wir jetzt den Tarif heruntersetzen, ist das Defizit wieder da. Ich weiß nicht, wie es aus der Welt geschafft werden soll.

Ich komme dann schließlich auf einen Punkt, wo ich so glücklich bin, bei dem vielen Widerstande, den ich heute leider habe leisten müssen, auch eine Konzession machen zu können. Das sind die angeführten Telegramme zu zwei Worten. Daß diese Telegramme bisher nicht zugelassen worden sind, hat wohl irgend eine besondere Bewandtniß. Ich kann es mir wohl so erklären, daß der Beamte, wenn er solch ein Telegramm bekommt, sich sagt, ja, das ist nur eine Adresse, das ist nur die Schale ohne Kern, das ist kein Telegramm, und er zweifelt vielleicht gar an der Zurechnungsfähigkeit dessen, der das Telegramm abgiebt. — Es ereignen sich solche Scenen am viel bewegten Telegraphenschalter. Ich kann den Standpunkt des Beamten daher nicht so ungerechtfertigt finden, daß er solchem Telegramm gegenüber etwas spröde sich verhält. Dagegen erkenne ich auch an, daß grundsätzliche Bedenken nicht entgegenstehen, solch ein abgekürztes, verabredetes Telegramm zuzulassen; ich werde die Frage sofort in Erwägung nehmen lassen, und wenn nicht irgend welche wichtige Bedenken, die mir augenblicklich nicht entgegentreten, im General-Telegraphenamt geltend gemacht werden sollten, so wird es mir ein Vergnügen sein, auch diese Telegramme zu zwei Worten zuzulassen.

Abgeordneter Dr. Reichensperger (Krefeld): Meine Herren! Da die gegenwärtige Debatte ohne Zweifel auch zugleich den anderen die Materie betreffenden Spezialantrag, welcher von Vielen unterschrieben worden ist, erledigt, so werden Sie mir wohl noch einige kurze Bemerkungen gestatten. Meines Erachtens kann das Resultat der bisher stattgehabten Verhandlung nicht füglich dahin aufgefaßt werden, als ob der Satz eine Widerlegung gefunden hätte, daß durch die neue, angefochtene Anordnung nicht der kleine Verkehr auf Kosten des großen benachtheiligt worden sei. Wenn, wie wir so eben aus dem Munde des Herrn General-Postmeisters gehört haben, wirklich auch aus Börsenkreisen Einspruch gegen diese Anordnung erfolgt ist, so meine ich, daß das ein Akt der Großherzigkeit war, woran wir in Börsenkreisen bis jetzt nicht gewöhnt gewesen sind. Im Großen und Ganzen wird der Großhandel, der Großbörsenverkehr gewiß nichts gegen diese Anordnung einzuwenden finden, dagegen wird es sehr schwer halten, die kleinen Leute, die in der Nähe telegraphisch korrespondiren wollen, davon zu überzeugen, daß ihnen eine Wohlthat erwiesen worden ist. Ich kann mich also durch die melancholischen Sterbegedanken des Herrn Grumbrecht nicht einschüchtern lassen, ich bleibe vielmehr dabei, daß der Antrag seine Berechtigung hat.

Uebrigens bin ich der Ansicht, daß Herr Grumbrecht sich beruhigen kann in Bezug auf die Gefährlichkeit dieses Antrages, wie er uns hier vorliegt. Wie Sie sehen, heißt es in demselben: »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen«. Nun, meine Herren, um wie viel haben wir den Herrn Reichskanzler schon ersucht, sogar wiederholt ersucht, auf dessen Erfüllung wir bis jetzt noch warten! Ich bin meinerseits überzeugt, nach Allem, was ich aus dem Munde des Herrn General-Postmeisters gehört habe, daß die Sache nicht blos, wenn wir den Antrag annehmen, sehr reiflich, sondern überreiflich erwogen werden wird im Schooße des Bundesraths und daß aus diesem Antrage allein, auch wenn ihm eine große Majorität zur Seite stehen sollte, der dadurch bezweckte Erfolg nicht erreicht werden wird. Höchstens wird er ein Anstoß für den künftigen Reichstag sein, eine Meinungsäußerung, die wir, meiner Ansicht nach, unbedenklich von uns geben können.

Da ich nun meinerseits so wenig praktischen Erfolg, wenigstens vor der Hand, von diesem Antrage erwarte, so möchte ich anheimgeben, noch etwas Anderes

gleichzeitig zu erwägen; ich möchte bitten, zu erwägen, ob es nicht angemessen sein dürfte, für den Fall, daß die jetzigen Sätze stehen blieben, die 20 obligatorischen Pfennige auf 30 zu erhöhen, dafür aber die Adresse ganz frei zu geben. Es wäre das ein Nutzen von ungefähr 10 Pfennigen. Ich glaube, meine Herren, daß dadurch dem Interesse des Publikums nicht blos, sondern auch der Telegraphenverwaltung gedient sein würde. Meine Herren! Wenn die einzelnen Wörter bezahlt werden müssen, so liegt es in der Natur der Sache, daß man die Adresse so kurz als möglich faßt; das aber ist ein Uebelstand, denn bei Telegrammen wird es seitens der Telegraphenverwaltungen gewiß mit Recht sehr genau genommen, viel genauer, als bei den Postverwaltungen. Ich weiß, — und gewiß Mehrere von Ihnen haben dieselbe Erfahrung gemacht, — daß Adressen als nicht ausreichend von der Telegraphenverwaltung zurückgekommen sind, welche die Postverwaltung als vollkommen ausreichend immer an die Adressaten befördert hat. Es würde also, wenn man die Adressen nur mit dem Pauschquantum von 10 Pfennigen belegt, — gewöhnlich wird eine Adresse doch mindestens fünf Worte befassen müssen, in der Regel sechs — wenn man sie mit diesem Pauschquantum belegt, so würde man in Zukunft die Adressen möglichst genau schreiben und würde demzufolge die Telegraphenverwaltung Kosten und Umstände ersparen.

Ich wollte dies nur vorbringen, damit bei der demnächst eintretenden Erwägung doch auch dieser Punkt ins Auge gefaßt werden kann.

Nach einer Reihe persönlicher Bemerkungen wird die Debatte geschlossen und zur Abstimmung über den Antrag Schröder und Spielberg geschritten.

Präsident: Ich ersuche diejenigen Herren, welche den eben verlesenen Antrag annehmen wollen, aufzustehen.

(Geschieht.)

Meine Herren! Das Büreau ist zweifelhaft; wir bitten um die Gegenprobe. Diejenigen Herren, welche den Antrag nicht annehmen wollen, bitte ich, aufzustehen.

(Geschieht.)

Meine Herren! Die Abstimmung bleibt zweifelhaft, —

(Unruhe)

wir müssen daher zählen und zwar nach der Vorschrift des §. 56 der Geschäftsordnung.

Bei der hierauf erfolgenden Auszählung wird der Antrag mit 116 Stimmen gegen 94 angenommen.

Die weiteren Titel der Einnahme werden ohne Debatte bewilligt.

Das Haus tritt nunmehr ein in die Berathung der Ausgaben.

Abgeordneter Freiherr von Schorlemer-Alst: Meine Herren! Bevor ich einen Vorfall hier bespreche, der, als er in öffentlichen Blättern bekannt wurde, das allgemeinste Aufsehen erregte, halte ich es für meine Pflicht, den Sachverhalt klar zu stellen. Ich erlaube mir deshalb, an den Herrn General-Postmeister die Frage zu richten, ob es wahr ist, und wenn ja, ob es mit seiner Zustimmung geschehen ist, daß die Ober-Postdirection in Bromberg von der Adresse — ich wollte sagen, von der Briefaufschrift — eines Briefes, des Kardinal-Erzbischofs Grafen Ledochowski ein Faksimile hat anfertigen lassen und mit dem Auftrage an die Postanstalten vertheilt hat, Briefe mit dergleichen Aufschrift anzuhalten und an die Staatsanwaltschaft des betreffenden Kreises auszuliefern.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Auf diese Anfrage habe ich zu erwidern, daß es nicht wahr ist, daß die Ober-Postdirection

in Posen oder Bromberg Faksimiles von der Aufschrift eines Briefes habe anfertigen lassen.

Abgeordneter Freiherr von Schorlemer-Alst: Ich glaube, daß die Antwort, die ich bekommen habe, insofern richtig ist, als der Herr General-Postmeister damit ausgesprochen hat, daß die Anfertigung des Faksimiles nicht von der Ober-Postdirection erfolgt ist. Ich glaube aber, ich hatte die Anfrage so allgemein gestellt, daß auch die Beantwortung gleich allgemein ausfallen konnte. Es handelt sich nämlich darum, ob es Veranstaltung der Ober-Postdirection ist, daß ein Faksimile, welches also von der Ober-Postdirection nicht angefertigt ist, wie wir eben gehört haben, aber doch von derselben an die Postanstalten vertheilt respektive versendet worden ist, um Briefe mit ähnlicher Adresse, oder Briefaufschrift, anzuhalten. Auf diese Frage erbitte ich mir eine Antwort.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Ich habe auch auf diese Frage zu erwidern, daß das keine Veranstaltung der Ober-Postdirection ist. Ich glaube, wir kommen auf dem Wege nicht weiter und möchte deshalb an den Herrn Abgeordneten die Bitte richten, gleich den Vorfall selbst, um den es sich für ihn handelt, vorzutragen, und ich werde mir dann die Ehre geben, darauf ausführlich zu antworten.

Abgeordneter Freiherr von Schorlemer-Alst: Ich glaube, ich habe schon bei meiner ersten Anfrage den Vorfall ziemlich klar bezeichnet, um den es sich handelt; es ist in öffentlichen Blättern mitgetheilt, und ich werde also verlesen, was mitgetheilt ist. — Verliest die bekannte Bezirksverfügung der Ober-Postdirection in Bromberg, wonach auf Grund eines autographischen Abzugs einer vom Grafen Ledochowski geschriebenen Briefaufschrift, Briefe mit Aufschriften von der gleichen Hand an die Königliche Staatsanwaltschaft ausgehändigt werden sollen. —

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Ich bin nunmehr in der Lage, dem Herrn Abgeordneten vollkommen gerecht zu werden. Die Verfügung ist von der Ober-Postdirection in Posen und auch von derjenigen in Bromberg erlassen und zwar auf Requisition der Staatsanwaltschaft. Die Ober-Staatsanwaltschaft in Posen und die Ober-Staatsanwaltschaft in Bromberg haben in einer strafgerichtlichen Untersuchung, oder vielmehr in strafgerichtlichen Untersuchungen, die gegen den Kardinal Grafen von Ledochowski anhängig gemacht sind, Beschlagnahme auf die Korrespondenz desselben gelegt, sie haben die Faksimile übersandt, und von der ihnen gesetzlich zustehenden Befugniß, die Ober-Postdirection zur Beschlagnahme dieser Briefe zu requiriren, Gebrauch gemacht. Es gründet sich dies — es ist eigentlich nicht meine Sache, dies auszuführen, aber ich thue es, um die Antwort nicht schuldig zu bleiben — auf ausdrückliche gesetzliche Bestimmungen des preußischen Staats, nämlich auf Art. 33 der Verfassungsurkunde von 1850, auf den §. 5 des Reichspostgesetzes, auf den §. 123 der Kriminalordnung vom 11. Dezember 1805 und endlich auf §. 7 der Verordnung vom 3. Januar 1849.

In der hieran sich schließenden Diskussion, an welcher sich außer dem General-Postmeister die Abgeordneten v. Schorlemer-Alst, Windthorst, Majunke, Schröder-Lippstadt, Lasker und Miquel betheiligten, wurde insbesondere die Frage erörtert, ob die Staatsanwaltschaft zu der in Rede stehenden Beschlagnahme gesetzlich befugt gewesen sei, und ob die Postbehörden für verpflichtet zu erachten seien, einer so weit gehenden Requisition Folge zu leisten. Dem erstgenannten Ab-

geordneten, welcher behauptet hatte, daß bei Beschlagnahmen der beregten Art das Briefgeheimniß zu einer Phrase werden würde, erwiderte der General-Postmeister: Meine Herren! Ich habe zunächst zu konstatiren, daß weder der General-Postmeister noch das General-Postamt mit dieser Beschlagnahme irgend welche amtliche Befassung gehabt hat. Ich habe von dem ganzen Vorgang durch Mittheilungen in öffentlichen Blättern derjenigen Partei, welcher der geehrte Herr Vorredner angehört und die sich ja beflissen hat, diese Sache möglichst bald in die Oeffentlichkeit zu bringen, zuerst Kenntniß erlangt. Dieses Verfahren ist von den beiden Provinzialbehörden, von der Ober-Postdirection in Posen und derjenigen in Bromberg, selbstständig nach der ihnen zustehenden Amtsbefugniß und nach vorherigem Benehmen mit ihrem Justitiarius auf Grund der Requisition der Staatsanwaltschaft eingeleitet worden. Die Postverwaltung hat also in jeder Beziehung dem Gesetz entsprechend verfahren. Wenn der Herr Abgeordnete auf den Verfassungs-Paragraphen 33 und den §. 5 des Postgesetzes Bezug nimmt, so steht in denselben allerdings, das Briefgeheimniß ist unverletzlich, ist gewährleistet; es heißt aber auch: die für Untersuchungsfälle nöthigen Ausnahmen bestimmt das Gesetz, — und an diesen Gesetzen mangelt es in Preußen nicht, ich habe sie vorhin genannt, es sind die Kriminalordnung und die Verordnung vom 3. Januar 1849. Es ist also in jeder Beziehung gesetzlich verfahren worden, und ich muß von der Postverwaltung mit aller Entschiedenheit den Vorwurf zurückweisen, als ob sie eine Verletzung des Briefgeheimnisses begangen oder zugelassen hätte. Ich nehme nicht ein Jota von dem Satz zurück, den ich im vorigen Jahre hier ausgesprochen habe, daß das Briefgeheimniß in den Händen der Post so sicher ist, wie die Bibel auf dem Altar. Ich bitte mir diejenigen Fälle nachzuweisen, in denen dies etwa nicht so gewesen ist.

Abgeordneter Windthorst: Meine Herren! Ich wünschte, ich wäre in der Lage, schon jetzt unbedingt den Satz unterschreiben zu können: die Postbehörde trifft kein Vorwurf. Diesen Satz würde ich aber erst dann unterschreiben können, wenn der Herr General-Postmeister die Güte gehabt hätte, die Requisition der Staatsanwaltschaft, so wie er darum vom Herrn von Schorlemer gebeten ist, hier vorzulegen. Es kommt in der That auf dieses Dokument alles an, wir müssen genau wissen, in welcher Untersuchungssache, in welchem Umfange der betreffende Staatsanwalt ein Requisitionsschreiben erlassen hat, und ob den sämmtlichen Erfordernissen des Gesetzes bei dieser Requisition genügt war. So lange wir das nicht wissen, können wir nicht beurtheilen, ob die Requisition in richtiger Weise erlassen ist. Eine Prüfung darüber, ob die Requisition richtig erlassen, mußte nämlich die Postbehörde nothwendig anstellen. Es hat auch der Herr General-Postmeister selbst gesagt, daß die Behörde nach Anhörung des Justitiars, also nach rechtlicher Prüfung der Zulässigkeit der Requisition, gehandelt habe. So lange der Wortlaut der Requisition nicht vorgelegt ist, muß ich sagen: es ist mir doch noch sehr zweifelhaft, ob es wirklich möglich ist, daß Behörden in Preußen eine derartige allgemeine Requisition haben erlassen können. Meine Herren! Es hat keinen Zweifel, daß nach der bestehenden Gesetzgebung unter Umständen Briefe auf der Post saisirt werden können, und ich glaube, daß, wenn eine Untersuchung wegen eines bestimmten Vergehens vorliegt, und ein einzelner bestimmter Brief genügend bezeichnet wird, das Gericht und vielleicht auch in der Voruntersuchung der Staatsanwalt die Requisition erlassen können, diesen bestimmten Brief mit Beschlag zu belegen, aber generell zu sagen: hier ist die Handschrift des und des Mannes,

alle Briefe, die von ihm kommen, beschlagnahmt, das geht über alles zulässige Maß hinaus! Die hier in Frage befindliche Requisition bezeichnet einen der Fälle, von denen ich sagte: die Kriminaljustizgewalt in Preußen wird gebraucht zu politischen Zwecken. Daneben ist es mir doch recht interessant, daß dieser Fall zur Sprache gekommen ist. Wiederholt sind mir persönlich verletzte Briefe zugekommen, noch öfter sind sie zugekommen mir befreundeten Personen. Ich habe darauf sehr oft mit den Postbehörden geredet, und ich muß diesen Postbehörden bezeugen, daß sie jede derartige Bemerkung mit dem größten Wohlwollen, mit der größten Sorgfalt untersucht haben, und ich bin fest überzeugt, daß es ganz entschieden in der Absicht unseres General-Postmeisters liegt, den von anderer Seite schon angeführten Satz wahr zu halten, den er damals ausgesprochen hat. Es wurde mir bei den betreffenden Unterredungen sehr oft erwidert: wie können Sie nur glauben, daß eine solche Verletzung absichtlich stattgefunden, da es in der That bei dem Betriebe, den man auf der Post hat, bei der Raschheit, mit der Alles expedirt werden soll, gar nicht möglich ist, die Briefe Einzelner zu kontroliren!

Nun, meine Herren, daß das denn doch möglich sein muß und daß es wirklich geschieht, das sehen wir aus dem hier vorliegenden Falle. Die bezeichnete Ausrede bei der Verletzung von Briefen wird mir also ferner bei vorkommenden Briefverletzungen jetzt nicht mehr irgend welche Bedeutung haben. Es steht fest, daß unsere postalischen Einrichtungen solche sind, daß man die Korrespondenz Einzelner zu überwachen volle Gelegenheit hat. Darauf mag Jeder, der korrespondirt, wohl sein Augenmerk richten!

Dann mache ich den geehrten Herrn General-Postmeister noch darauf aufmerksam, wie die Geschichte der geheimen Kabinette beweist, daß häufig die Verletzung des Briefgeheimnisses in großem Umfange geschieht, ohne irgend welche Kenntniß der Vorgesetzten und namentlich des General-Postmeisters. Ich bin, da ich den Charakter des Herrn General-Postmeisters kenne, überzeugt, daß er jeden Postbeamten, der nur den geringsten Verdacht bei ihm erregt, daß er das Briefgeheimniß verletzen könne, unnachsichtig entfernen würde. Aber das wissen die Männer der geheimen Polizei auch, und darum pflegt — so sagt die Geschichte der geheimen Kabinete — ich sage ausdrücklich nicht, der gegenwärtig existirenden — die geheime Polizei sich mit untergeordneten Beamten in Verbindung zu setzen, um durch deren Vermittelung das zu erreichen, was sie bei den geordneten Behörden ganz bestimmt nicht erreichen würden. Da nun jetzt konstatirt ist, daß die postalischen Einrichtungen solche sind, daß die Korrespondenz eines Einzelnen überwacht werden kann, so habe ich die Bitte an den Herrn General-Postmeister, seinerseits recht sorgfältig darüber wachen zu lassen, daß nicht die geheime Polizei derartige Machinationen macht, wie sie wenigstens in der Vergangenheit vorgekommen sind. So lehrt die Geschichte der geheimen Kabinete.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Ich beeile mich, die eben gehörte Rede zu beantworten, weil es mir doch wichtig erscheint, auf diesem Gebiete keinen Punkt im Unklaren zu lassen.

Was zuerst die Requisition des Staatsanwalts betrifft, so würde ich sie mit Vergnügen mittheilen, aber ich habe sie nicht; sie liegt bei der Ober-Postdirection in Posen und Bromberg und ist, wie ich schon die Ehre hatte zu bemerken, an das General-Postamt nicht gelangt. Ich nehme aber an, daß sie wahrscheinlich denselben Wortlaut hat, den die Verfügung enthält, welche Herr von Schorlemer

verlesen hat; denn in diesen Beziehungen ist es doch die Pflicht der Ober-Postdirectionen, so vorsichtig als möglich zu verfahren, und ihre eigene schwere Verantwortlichkeit für die Wahrung des Briefgeheimnisses legt ihnen diese Pflicht besonders nahe; ich glaube daher nicht, daß die Fassung der Verfügung von derjenigen der Requisition abweicht. Wir können daher wohl die Fassung, wie sie verlesen ist, auch für die Requisition gelten lassen. Wenn nun seitens der Staatsanwaltschaft die Requisition erlassen ist, und wenn dem Herrn Abgeordneten für Meppen, respektive den anderen Herren, die vorhin gesprochen haben, diese gesetzlichen Bestimmungen ungenügend zu sein scheinen, um das Briefgeheimniß zu wahren, dann, glaube ich, ist hier nicht das Terrain, auf dem diese Frage behandelt werden muß; denn wir stehen hier auf dem Standpunkt de lege lata. Sie haben aber in Händen die Reichs-Strafprozeßordnung, da stehen wir auf dem Standpunkt de lege ferenda, und da in dem betreffenden Entwurf die Maßregeln bei Beschlagnahme von Briefen enthalten sind, so ist das der Ort, die Materie zu behandeln.

Wenn der Herr Abgeordnete für Meppen die Aeußerung gemacht hat, daß die Kriminaljustiz in Preußen zu politischen Zwecken — ich weiß nicht, hat er gesagt: gemißbraucht oder gebraucht werde, es kommt eigentlich auf eins hinaus — dann möchte ich hier von dieser Stelle aus zunächst diese Aeußerung zurückweisen. Ist dieser Punkt weiter zu erörtern, so gehört die ganze Sache dahin, wo die Handlungen der preußischen Staatsanwälte ihre verantwortliche Vertretung finden, nämlich in den preußischen Landtag.

Es hatte der Herr Abgeordnete für Meppen das schwarze Gespenst heraufbeschworen, einer Art Kamorra, die sich zwischen den Polizei- und Postbeamten gebildet habe zum Zweck, die Briefe verdächtiger Personen zu durchstöbern. Ich bin in die Beziehungen der Polizeiverwaltung keineswegs eingeweiht; das aber kann ich dem Herrn Abgeordneten doch versichern, daß, wenn eine solche Verbindung bestände, sich doch sehr bald Erscheinungen zeigen müßten, zu denen dieses Verfahren nothwendig führen muß. Es müßten Briefe durch die betreffenden Postbeamten zurückgehalten, untersucht, an die Polizei ausgeliefert werden, und es würden ja in allen diesen Fällen bei der großen Empfindlichkeit des Publikums in Bezug auf Unregelmäßigkeiten im Briefverkehr die Beschwerden nicht ausbleiben, vorzugsweise da, wo die Vermuthung nahe läge, daß es zum Zweck der Ueberwachung bestimmter Anhänger einer politischen Richtung geschähe. Es würden diese Beschwerden sich bei dem großen Umfange des Korrespondenzverkehrs dermaßen häufen und die Verdachtsmomente in kurzer Zeit gegen den betreffenden Postbeamten sich so anhäufen, daß sofort gegen ihn die Untersuchung eröffnet werden könnte, um ein so pflichtvergessenes Mitglied des ehrenhaften Postbeamtenstandes aus der Verwaltung, wie der Herr Abgeordnete von Meppen hier allerdings richtig gesagt hat, mit unnachsichtlicher Strenge zu entfernen.

In der Fortsetzung der Diskussion wies demnächst der Abgeordnete von Schorlemer-Alst darauf hin, daß die von ihm verlesene Verfügung der Ober-Postdirektion in Bromberg nicht ersehen lasse, daß eine Untersuchung gegen den Kardinal Grafen Ledochowski eingeleitet sei, und äußerte wiederholt sein Bedenken, ob der Staatsanwaltschaft die Berechtigung zur Beschlagnahme der fraglichen Sendungen beigewohnt habe. Diesen Bedenken trat der Abgeordnete Schröder (Lippstadt) bei, indem er ausführte, daß die Staatsanwaltschaft zu einer Prohibitivmaßregel übergegangen sei, die ihr nicht zustehe. Ob aber die Post, fuhr

der Abgeordnete fort, eine Verschuldung trifft, darüber zu urtheilen, sind wir nicht im Stande, wenn wir nicht den Wortlaut der Requisition sehen. Meine Herren! Dieses so wichtige Grundrecht der Wahrung des Briefgeheimnisses ist einmal uns versprochen und verfassungsmäßig garantirt. Als Wächter mit dem flammenden Schwert vor diesem Rechte steht die Postbehörde, meine Herren; die hat dieses Recht für uns zu wahren; das wird der Herr General-Postmeister auch gewiß nicht leugnen. Die Angriffe auf dieses Recht können ja vorzugsweise nur von der Staatsanwaltschaft und der Polizei kommen, wo wollen sie anders herkommen? Also die Frage, die hier für den Etat paßt, ist die: »hat die Ober-Postdirection in Bromberg etwa in einer zu leichtfertigen Weise, in einer ihrer Stellung als Wächterin des Grundrechts des Briefgeheimnisses nicht entsprechenden Weise einer Requisition der Staatsanwaltschaft nachgegeben, die im Sinne der betreffenden Bestimmungen offenbar nicht genügend begründet war?« Es wäre sehr wünschenswerth, wenn der Herr General-Postmeister, da er heute die Requisition nicht hat, sie möglichst bald in glaubhafter Weise offiziell veröffentlichte, damit der Reichstag, wenn er wiederkommt, nach der kurzen Frist, die uns jetzt vergönnt sein soll zum Ausruhen, sich ein Urtheil gebildet haben kann.

Abgeordneter Dr. Lasker: Die Wahrung des Briefgeheimnisses liegt, wie ich nicht zweifle, allen Seiten des Hauses und allen Mitgliedern gleich sehr am Herzen, und der Gegenstand, der heute angeregt worden ist, muß meiner Meinung nach in doppelter Beziehung völlig aufgeklärt werden, erstens dieses Falles wegen und zweitens, damit nicht fälschlicherweise im Publikum die Meinung bestehe, als ob das Postgeheimniß in Preußen nicht genug gewahrt werde. Mit Ausnahme des letzten Herrn Redners haben alle übrigen Herren Redner, wie ich gern anerkenne, vollständig sachlich den Gegenstand behandelt; aber nur das Eine gestatte ich mir zu bemerken, wenn ein so wichtiger Gegenstand zur Sprache gebracht wird, so scheint mir die einzig dafür nützliche Form die Interpellation zu sein. Eine Verhandlung lediglich bei Gelegenheit des Etats, von welcher der vereinzelte Vertreter eines bestimmten Verwaltungszweigs mit Gesichtspunkten überrascht wird, die seiner Verwaltung vielleicht fern liegen, zum Theil auch nicht in der Lage ist, formell für die Regierung die in anderen Verwaltungszweigen herrschenden Grundsätze zu vertreten, führt uns, wie die heutige Diskussion zeigt, nicht zum Ziele. Für mich ist alles, was bisher verhandelt worden ist, nicht befriedigend. Die Praxis, alle Briefe mit Adressen, welche einer nachgeahmten Handschrift ähnlich sind, mit Beschlag belegen zu lassen, verdient gewiß keine Billigung, weil sie die größte Gefahr in sich schließt, daß auch nur fahrlässigerweise das Briefgeheimniß verletzt werden kann. Ich habe deshalb die dringende Bitte, daß diese Frage von denjenigen Herren, welche in der Lage sind, sie mit vollständiger Substantiirung zur Erörterung zu bringen, in der wuchtigen Prozedur der Interpellation zur Verhandlung gebracht werde, damit die Regierung vorbereitet und in allen betheiligten Ressorts vertreten sei, uns volle Aufschlüsse zu geben. Daß der Herr General-Postmeister heute nicht in der Lage ist, Verfügungen der preußischen Justizverwaltung zu vertreten, überrascht mich nicht. Er ist gewiß nicht darauf vorbereitet gewesen, daß bei Gelegenheit des Postetats Monituren gemacht werden sollen gegen die preußische Justizverwaltung. Ich habe deshalb die Hoffnung, ohne natürlich den Herren wegen der heutigen Anregung einen Vorwurf zu machen, daß im Interesse des Landes der begonnene Gegenstand demnächst ganz objektiv und sachlich zu Ende geführt werde.

Der Abgeordnete Windthorst erwiderte, daß er ganz bereit gewesen sei, eine Interpellation zu stellen, daß er aber aus dem Auftreten des General-Postmeisters den Eindruck gewonnen habe, als sei derselbe auf die Besprechung der Angelegenheit auch heute vollkommen vorbereitet gewesen. Indeß werde er bei der dritten Etatsberathung auf die Sache zurückkommen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Ich glaube, den Herrn Abgeordneten von Schorlemer-Alst über seinen Zweifel ganz beruhigen zu können, indem ich unbedingt annehme, daß bei der Requisition des Staatsanwalts das zum Ausdruck gebracht ist, daß eine strafgerichtliche Untersuchung gegen den Grafen von Ledochowski schwebt. Ich nehme das um so sicherer an, als es die herkömmliche Formel ist, und ohne eine Mittheilung darüber, daß eine strafgerichtliche Untersuchung schwebt, die Ober-Postdirection noch nicht in der Lage ist, die Beschlagnahme eines Briefes zu verfügen. Also dieser Punkt würde sich hierdurch erledigen.

Was dann die letzte Anführung des Herrn Abgeordneten für Meppen betrifft, so muß ich in der That gestehen, daß ich nicht darauf vorbereitet war, beim Etat diese Frage heute hier behandelt zu sehen. Ich hatte mir ungefähr gedacht, daß, wenn sie vorgebracht werden sollte, sie in Form einer Interpellation oder eines Antrages vorgebracht werden würde; denn auf alle die Fragen, die möglicher Weise gestellt werden können, wenn man bei der Etatberathung den ganzen Bereich einer so ausgedehnten Verwaltung, wie die Post und Telegraphie es ist, mit in die Diskussion zieht, darauf kann ein Einzelner gar nicht präparirt sein. Ich weiß sehr wohl, daß es parlamentarischer Brauch ist, bei Gelegenheit der Etatsberathungen die Beschwerden vorzubringen; indessen möchte ich mich doch der Ansicht vollkommen anschließen, die der Herr Abgeordnete Dr. Lasker ausgesprochen hat, daß in einem Punkte, auf dessen Klarstellung seitens des Hauses, und nicht minder auch seitens der Regierung ein so großes Gewicht gelegt wird, die gewichtigere Form der Interpellation gewählt wird, damit man Zeit gewinnt, die erforderlichen Akten anzusehen, Urkunden zu beschaffen und besondere Kommissarien für besondere Fragen zu ernennen, die aus ihrem Referat her speziell mit allen Einzelheiten des Falles bekannt sind.

Ich muß mich noch mit zwei Worten gegen den Herrn Abgeordneten Schröder (Lippstadt) wenden. Der Herr Abgeordnete ist mit Prädikaten, die ich gerade nicht unter die Rubrik des epithetum ornans rechnen kann, gegen Behörden sehr freigebig gewesen, er hat den Ober-Postdirectionen von Bromberg und Posen Leichtfertigkeit vorgeworfen. Es ist das ein Vorwurf, den ich selbst gegen die mir untergebenen Behörden in meiner Stellung, welche doch eine gewisse Strenge in der Leitung bedingt, Anstand nehmen würde, auszusprechen, — es sei denn, daß wiederholt ein Anlaß dazu gegeben würde, was bisher noch nicht vorgekommen ist, — denn wenn der Vorstand einer so verantwortlichen Behörde, wie die Ober-Postdirection, den Vorwurf der Leichtfertigkeit verdient, dann ist er nicht mehr am Platze. Der Herr Abgeordnete hat dann weiter den beiden Ober-Staatsanwälten den Vorwurf der Streberhaftigkeit gemacht. Auch diesen Vorwurf muß ich im Namen dieser Beamten entschieden zurückweisen. Die Staatsanwälte haben eine so verantwortliche Stellung und so schwere Pflichten zu erfüllen, daß es gewiß zu bedauern ist, wenn ihnen dazu noch von Seiten eines Mitgliedes dieses Hohen Hauses solche Vorwürfe gemacht werden, die sie sicher nicht verdienen.

Abgeordneter Miquel: Meine Herren! Das, was ich sagen wollte, ist bereits

im Wesentlichen erschöpft. Ich will nur darauf hinweisen, daß die Frage, ob eine Verschuldung der Ober-Postdirectionen vorliegt, allerdings davon abhängt, welche Requisition dieselben bekommen haben und ob die Staatsanwaltschaft zum Erlasse dieser Requisition berechtigt war. Das wird ja aufgeklärt werden können in der dritten Lesung des Etats. Ich glaube, wie jetzt die Dinge liegen, wird eine Interpellation nicht mehr erforderlich sein.

Dann will ich noch darauf hinweisen, daß, wenn wir unsere neue Strafprozeßordnung erst ins Leben gerufen haben werden, eine derartige Requisition, wie sie hier angeblich vorliegt, nämlich generell Briefe von einem Manne nach dem Faksimile seiner Handschrift, an dritte Personen gerichtet, in Beschlag zu nehmen durch die Staatsanwaltschaft, hier sogar direkt durch Postbeamte, ohne daß der einzelne Brief von dem Richter oder von dem Staatsanwalt als in Beschlag zu nehmen bezeichnet ist, gänzlich unmöglich sein wird.

Titel 1 und die folgenden Titel der Ausgabe wurden hierauf ohne Widerspruch bewilligt.

---

97. Englische Zeitball-Einrichtungen.
(Time-balls.)*)

Bei der großen Wichtigkeit, welche die genaue Kenntniß der wirklichen Zeit für die Schifffahrt hat, ist seit langem schon die größte Mühe und Sorgfalt auf die Herstellung möglichst gleichmäßig gehender Uhren, die, einmal richtig gestellt, auch längere Zeit ihren richtigen Gang behalten (sog. Chronometer), verwendet worden. Wenn nun auch die Mechanik im Verein mit sorgsamer Arbeit auf diesem Gebiete schon Großes erreicht hat, so können die Vortheile dieser Anstrengungen doch schon deshalb der Schifffahrt nicht ganz zu Gute kommen, weil eine Hauptbedingung des gleichmäßigen Ganges jeder Uhr, die äußerste Ruhe und Unbeweglichkeit, auf einem Schiffe der Natur der Sache nach nicht in dem Maße erfüllt werden kann, wie dies z. B. in den Sternwarten möglich ist.

Auch abgesehen von diesem Uebelstande werden die Uhren auf Schiffen stets Federuhren sein müssen, da ein Pendel wegen der Schwankungen des Schiffes unanwendbar ist, und hieraus entspringt die zweite größere Fehlerquelle für Schiffschronometer. Der Gang der Uhr wird, auch bei genauester Kompensation, stets ein anderer, langsamerer sein, wenn die Feder sich auf der zweiten Hälfte ihres Spannungsweges befindet, als im Anfange ihres Ablaufens, kurz nach dem Aufziehen.

Da diese Uebelstände unvermeidbar sind, so hat man versucht, Einrichtungen zu treffen, die es den Schiffern erleichtern, auch auf See den Gang ihrer Uhren zu kontroliren und die Abweichung derselben von der richtigen Zeit möglichst genau festzustellen.

Aus diesem Streben sind die sog. Zeitbälle entstanden, deren Erfindung den Engländern, bei denen das Bedürfniß nach derartigen Hülfsmitteln sich am lebhaftesten geltend machte, zu verdanken ist. Diese Einrichtung, die mit Hülfe elektro-

---

*) Anm. d. Red. Ein Aufsatz über die bestehenden deutschen Zeitball-Einrichtungen wird in einer der nächsten Nummern veröffentlicht werden.

magnetischer Apparate täglich ein weithin sichtbares, genaues Zeichen für den Eintritt eines vorher ein- für allemal bestimmten Zeitmomentes, z. B. 1 Uhr Mittags, geben soll, gelangt auf Veranlassung der Reichs-Regierung nunmehr auch an den deutschen Meeresküsten zur Ausführung, und zwar durch Vermittelung der Reichs-Telegraphenverwaltung, welche die Leitung und den Betrieb der Zeitbälle übernommen hat.

Das Wesen der Zeitbälle ist indessen in Deutschland, mit Ausnahme der nächstbetheiligten Kreise, noch so wenig bekannt, daß es für die Leser dieser Blätter nicht ohne Interesse sein wird, über die Entwickelung dieser Erfindung einiges Nähere zu erfahren.

Der erste Zeitball wurde im Jahre 1833 in Greenwich auf der dortigen Königlichen Sternwarte aufgestellt.

Zu diesem Zwecke ist auf dem Dache der Sternwarte ein hoher, viereckiger Mast aufgerichtet; über denselben ist der ziemlich große Zeitball, der gewöhnlich 1—2 *m.* Durchmesser hat und aus einem Eisengerippe mit Weidengeflecht hergestellt ist, geschoben, so daß der Mast in einer passenden viereckigen Röhre durch den Ball geht, und letzterer auf dem Maste gleiten kann. An einer Seite hat der Mast eine tiefe, halbkreisförmige Rinne, in welcher ein Gleitstück, welches als Führung für den Ball dient, sich bewegt; dieses Gleitstück ist mit seiner oberen Fläche an der Unterseite des Balles befestigt, während die untere Fläche eine lange Eisenstange trägt, die ihrerseits unten in einen scheibenförmigen Kolben endigt.

Das Aufwinden des Balles geschieht mittelst einer gewöhnlichen Winde mit einer Kette, die an der einen Seite des Mastes hinaufgeht, oben über eine Leitrolle läuft, und durch einen auf der erwähnten Stange verschiebbaren Ring ihren Zug auf die Stange überträgt und letztere hebt; die Stange schiebt dann das Gleitstück und letzteres wieder den Ball in die Höhe. Ist der Ball oben angekommen, so schiebt sich der unten an der Stange befindliche Kolben zwischen zwei sich gegenüber stehenden, federnden Sperrhaken durch und legt sich dann von oben auf die Haken, die nach dem Passiren des Kolbens wieder in ihre ursprüngliche Stellung zurückschnappen und in derselben durch Gegengewichte gehalten werden. Die Kette kann nun nachgelassen werden, wodurch der Ring der Kette an der Stange heruntergleitet, um dem Ball den nöthigen Spielraum zum Fallen zu gewähren; der Ball ruht bis zum Eintritt der Fallzeit mittelst Stange und Kolben auf den Sperrhaken.

Die beiden gedachten Sperrhaken sind durch ein System von theils ein-, theils zweiarmigen Hebeln mit einer anderen, nach unten führenden Kette verbunden. Diese führt in den Raum, in welchem die Auslösung des Balles bewirkt werden soll, und ist hier am Ende eines durch Gewichte beschwerten einarmigen Hebels befestigt, dessen freies Ende durch einen Sperrhaken in waagerechter Lage festgehalten wird.

Wird nun dieser Sperrhaken auf irgend eine Weise, wovon weiter unten die Rede sein wird, ausgelöst, so daß der einarmige Hebel frei wird, so sinkt letzterer in Folge seiner Schwere nach unten und zieht die nach dem oberen Hebelwerke führende Kette mit sich herab; die Kette pflanzt den Zug auf das obere Hebelwerk fort, und letzteres zieht die Sperrhaken, auf welchen der Kolben des Balles ruht, unter dem Ball heraus: hierdurch wird der Kolben frei, und beginnt nun mit dem Ball am Mast herunterzufallen.

Da der Ball ein nicht unbedeutendes Gewicht (50—75 Kilogramm) besitzt, und die Fallgeschwindigkeit sich bekanntlich sehr schnell steigert, so war es erforder-

lich, geeignete Vorkehrungen gegen das Aufschlagen des Balles bz. des Kolbens am Boden zu treffen, um Beschädigungen des Balles und des Apparates zu vermeiden. Die zu diesem Zwecke in Greenwich angewandte Einrichtung ist äußerst einfach und sinnreich; dieselbe besteht in einem am Fußende des Mastes, senkrecht unter dem Kolben des Balles angebrachten, unten geschlossenen Rohre, dessen Durchmesser wenig größer als der des über ihm schwebenden Kolbens ist; der obere Rand des Rohres ist etwas ausgeweitet, um dem Kolben einen bequemen Eintritt in das Rohr zu ermöglichen. Dicht über dem unteren Verschluß hat das Rohr eine enge Seitenöffnung. Sobald nun beim Fall des Balles der Kolben in die obere Oeffnung des Rohres eintritt, drückt er die im Rohre befindliche Luft zusammen; diesem in Folge der Fallgeschwindigkeit des Balles mit bedeutender Kraft ausgeübten Druck kann sich aber die Luft des Rohres nicht schnell genug entziehen, da hierzu die Seitenöffnung nicht ganz genügt: die Folge ist also, daß der Widerstand der komprimirten Luft den vom Kolben ausgeübten Druck, d. h. also weiter die Fallgeschwindigkeit des Balles verringert, so daß der Kolben immer langsamer, nach Maßgabe des Austritts der inneren Luftsäule des Rohres durch die erwähnte Seitenöffnung, nach unten sinkt, bis er zuletzt ohne einen weiteren Stoß, als ihn das einfache Gewicht des Balles bedingt, sich auf den Boden des Rohres legt.

Der Ball wird also zuerst sehr schnell fallen, wie dies für die genaue Kennzeichnung eines bestimmten Zeitmomentes durchaus erforderlich ist; auf der zweiten Hälfte des Weges dagegen verlangsamt sich der Fall immer mehr.

Bei den an vielen anderen Punkten der englischen Küste errichteten Zeitbällen sind im Allgemeinen dieselben Konstruktionsprinzipien innegehalten worden, nur hat man gesucht, einige kleine Fehlerquellen zu beseitigen. Am meisten Anlaß zu Betriebsstörungen gab die Aufwindekette und die oben auf dem Maste befindliche Leitrolle: erstere konnte sich leicht verwirren, und letztere war allen Witterungseinflüssen ausgesetzt und dabei schwer zugänglich. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, setzte man statt eines einzigen Mastes später zwei Masten dicht nebeneinander, und ließ die Führungsstange mit den Kolben zwischen beiden entlang gleiten, wodurch die Führung sicherer wurde; ferner nahm man statt der glatten Führungsstange eine Zahnstange, in welche ein Getriebe eingriff, und so den Ball in die Höhe schob, wodurch Winde, Kette und Leitrolle überflüssig wurden. Es war dann nur erforderlich, wenn der Kolben auf den Sperrhaken auflag, das Getriebe seitwärts aus der Zahnstange herauszuheben, und der Ball war zum Fallen fertig. In dieser Art ist z. B. der in Deal errichtete Zeitball konstruirt.

Ein Hauptvorzug dieser beiden Zeitballkonstruktionen ist ihre große Einfachheit, die durch die Vermeidung aller feineren und empfindlichen Mechanismen bei den meistens schwierigen Witterungsverhältnissen der Meeresküsten eine sehr hohe Sicherheit für den regelmäßigen Fall des Balles bietet. In der That haben auch die erzielten Erfolge durchaus den gehegten Absichten entsprochen.

Wir kommen nunmehr zu der zweiten Seite der Zeitballeinrichtungen, welche das Bindeglied zwischen diesen und der elektrischen Telegraphie bildet: nämlich zu den eigentlichen Auslösungsvorrichtungen.

Die Auslösung des Zeitballes auf elektrischem Wege, welche später und jetzt die Regel bildet, konnte naturgemäß bei Errichtung des Zeitballes zu Greenwich im Jahre 1833 noch nicht Platz greifen, da die elektrische Telegraphie in diesem Jahre, wo Gauß und Weber in Göttingen die erste Drahtleitung herstellten, noch in ihren

frühesten Anfängen stand. Man mußte sich deshalb in Greenwich mit mechanischer Auslösung des Balles begnügen. Zu diesem Behufe war das vorstehend beschriebene untere Hebelsystem in nächster Nähe der astronomischen Normaluhr in der Sternwarte angebracht; der auslösende Beamte legte kurz vor der Fallzeit, wenn der Ball aufgewunden und die unteren Hebel gesperrt waren, die Hand auf die Sperrklinke, und beobachtete jetzt sorgfältig die Uhr; genau um 1° 0′ 0″ Mittags löste er dann durch einen Druck mit der Hand den Sperrhaken aus, so daß nun der Ball in der oben geschilderten Weise herabfiel.

So einfach und präzise dieses Verfahren zu sein scheint, so hatte es doch mancherlei Uebelstände im Gefolge, die auf die Genauigkeit der durch den Ball markirten Zeitangabe nachtheilig einwirkten.

Auch abgesehen davon, daß schon ein unwillkürliches Nervenzucken des Auslösenden einen unzeitigen Fall des Balles leicht herbeiführen kann, so bleibt doch immer der Umstand hinderlich, daß bei jedem Menschen im gegebenen Falle zwischen der Wahrnehmung des betreffenden Zeitmomentes auf der Uhr und der Ausübung des Drucks auf den Sperrhaken eine kleine Zeit verfließt, die sich nach den gemachten Erfahrungen mit der geistigen Individualität des Auslösenden ändert und von solchem Betrage ist, daß sogar der Unterschied dieser kleinen Zeiträume bei zwei verschiedenen, sehr geübten Personen noch leicht auf 0,1 Sekunden steigen kann. Ja sogar bei einem und demselben Individuum ändert sich diese Zwischenzeit zwischen der Entstehung des Willens und der Ausführung desselben täglich nach der jedesmaligen größeren oder geringeren Regsamkeit der geistigen Funktionen, auf die auch der Zustand des Körpers einen bedeutenden Einfluß ausübt.

Es ist leicht ersichtlich, daß einer Einrichtung, die, wie der Zeitball, ihren Hauptwerth in der äußersten Genauigkeit der Zeitangabe findet, wenig damit gedient sein kann, von den persönlichen Eigenthümlichkeiten des den Apparat bedienenden Mannes abhängig zu sein. Auch wurde verhältnißmäßig wenig in dieser Beziehung gebessert, als im Jahre 1852 der Zeitball zu Greenwich zuerst durch elektrische Ströme ausgelöst wurde.

Die hierzu erforderliche Vorrichtung war an sich einfacher Natur und bestand wesentlich in der Anwendung eines Elektromagneten, der durch die beim Durchgang des Stromes auf seinen Anker ausgeübte Anziehungskraft den Sperrhaken des einarmigen Hebels am unteren Hebelwerk auslöste. Der Schluß des Stromkreises wurde hierbei durch eine mit der Hand zu bewegende Kontaktvorrichtung (Morseschlüssel) hergestellt, so daß auch bei dieser Einrichtung noch die erwähnten Uebelstände blieben; der einzige an sich allerdings sehr bedeutende Vortheil, der hierdurch erreicht wurde, bestand darin, daß es jetzt leicht war, auch weit entfernte Zeitbälle vom Aufstellungspunkte der Normaluhr aus auszulösen. Dieser Fortschritt wurde auch sofort im Jahre 1855 zur Errichtung eines Zeitballes in Deal an der südöstlichen Küste Englands benutzt, der von der Sternwarte in Greenwich in gerader Linie ungefähr 100 Kilom. entfernt ist.

Die nicht zu verkennenden Uebelstände, welche auch dieser neuen Einrichtung in Folge der erforderlichen Vermittelung durch Menschenhände anhafteten, machten sich indeß noch immer fühlbar genug, so daß die englischen Astronomen auf weitere Vervollkommnung des Apparates sannen. Die Lösung des Problems war gefunden, als ein englischer Physiker bei Besichtigung der Zeitbälle fragte: »Warum

wird denn der Normaluhr die Auslösung nicht direkt übertragen?« Hiermit war das freimachende Wort gesprochen, und man ging sofort dazu über, statt den Stromkreis durch einen die Uhr beobachtenden Mann im gegebenen Augenblick schließen zu lassen, am Räderwerk der Normaluhr eine Vorrichtung anzubringen, die genau um 1° 0′ 0″ Mittags den Kontakt zwischen der Batterie und der Zeitballleitung herstellte, und so den Ball genau zur richtigen Zeit auslöste. In dieser Weise werden jetzt die englischen Zeitbälle betrieben, und hat sich die getroffene Einrichtung in jeder Weise bewährt.

Es würde nun einen sehr bedeutenden Kostenaufwand erfordert haben, wenn für den Zeitball zu Deal eine eigene direkte Telegraphenleitung hätte erbaut werden müssen; es werden deshalb für diesen Zweck einige für den gewöhnlichen Telegramm-verkehr benutzte Leitungen der englischen Telegraphenverwaltung verwendet, deren eine von Greenwich nach London führt. In London ist im Central-Telegraphenamt eine genau nach Greenwicher Zeit regulirte Uhr aufgestellt, die durch eine geeignete Kontaktvorrichtung die Greenwicher Leitung von 12° 59′ 30″ bis 1° 0′ 30″ (also zusammen 1′ lang) selbstthätig vom Apparat trennt und mit einer Leitung London-Dover verbindet. Diese Leitung führt an der Eisenbahnstation Ashford Junction vorüber, wo die Leitung nach Deal abzweigt; in Ashford Junktion ist eine gleiche Uhr wie in London aufgestellt, die ebenfalls Greenwicher Zeit zeigt, und gleichfalls von 12° 59′ 30″ bis 1° 0′ 30″ die Leitung London-Dover selbstthätig trennt, und den Londoner Zweig mit einer nach Deal zum Zeitball führenden Leitung in Kontakt setzt. Der von Greenwich um 1° 0′ 0″ ausgehende Strom kann also frei nach Deal gelangen, und dort, wie gleichzeitig in Greenwich, den Zeitball auslösen.

Um in Greenwich sofort ersichtlich zu machen, ob der Ball zu Deal rechtzeitig gefallen ist, ist das sog. Rücksignal eingerichtet, mittelst dessen der Ball selbst, ohne Zuthun oder Beihülfe eines Beobachters, den richtigen Fall nach Greenwich anzeigt.

Zu diesem Behufe trägt die Kolbenstange des Balles in ihrer Mitte ein Kontaktstück, welches auf einem bestimmten Punkte des vom Ball durchmessenen Fallraumes gegen eine Feder schleift, die den Kontakt zwischen einer Batterie und der nach Greenwich führenden Leitung herstellt, und also im Augenblicke des Falles selbst in Greenwich angiebt, daß der Fall rechtzeitig geschehen ist. Dies Rücksignal kann ungehindert über die wie oben angegeben verbundenen Leitungen passiren, da die für den Zeitballdienst um 12° 59′ 30″ hergestellte Leitungs-Kombination bis 1° 0′ 30″ bestehen bleibt, das Rücksignal aber fast unmittelbar auf den um 1° 0′ 0″ von Greenwich nach Deal gehenden Strom folgt, und daher jedenfalls um 1° 0′ 30″ lange die Leitung durchlaufen hat.

Um 1° 0′ 30″ ist der Zeitballdienst beendet; die Uhren schalten selbstthätig die Leitungen wieder normal und die gewöhnliche telegraphische Korrespondenz kann wieder beginnen.

So ist die Absicht erreicht, den Zwecken des Zeitballdienstes Genüge zu leisten, ohne die großen Kosten für eine besondere telegraphische Leitung aufwenden zu müssen, und ohne die gewöhnlichen Telegraphenlinien in irgend nennenswerther Weise zu belasten.

Nachrichtlich sei hierbei bemerkt, daß die oben beschriebene Art der zeitweiligen Leitungs-Kombinirung durch selbstthätige Uhren in noch weit ausgedehnterem Maßstabe in England dazu benutzt wird, zu einer bestimmten Stunde des Tages die

genaue Greenwicher Zeit von Greenwich aus an alle größeren Orte Englands, ja sogar an Privat-Etablissements, Fabriken und dergleichen zu signalisiren.*)

Was die mit der beschriebenen Einrichtung des Zeitballapparates erreichten Resultate anbelangt, so können dieselben als in hohem Grade vorzügliche bezeichnet werden, besonders wenn in Betracht gezogen wird, daß die an der Küste so häufigen Stürme den Betrieb des Apparates in Folge der Größe des Balles und seiner ungeschützten Lage in nicht geringem Grade behindern. Wie der Direktor der Königlichen Sternwarte zu Greenwich berichtet**), ist der Zeitball daselbst im Jahre 1875 ganz regelmäßig gefallen, mit Ausnahme von 7 Tagen, an denen der herrschende Sturm das Aufwinden des Balles unthunlich machte, und zweier anderer Tage, an denen der Mechanismus Fehler zeigte.

Nicht ganz so günstig war das Betriebsergebniß des Zeitballs zu Deal, wo der Ball an 10 Tagen des Sturmes halber nicht aufgezogen werden konnte, und außerdem an 17 Tagen gar nicht oder unrichtig fiel; indessen giebt dies immer erst einen Ausfall von 7,4 pCt., was in Anbetracht der für den Standort des Balles maßgebenden Bedingungen noch als ein sehr günstiges Ergebniß anerkannt werden muß.

Der Betrieb des Dealer Zeitballes zeigte noch einen anderen Uebelstand, der aber den für das Zeitballsignal verwendeten Leitungen zur Last fällt: letztere erwiesen sich nämlich, wahrscheinlich in Folge der in England gebräuchlichen mangelhaften Isolatoren (vergl. Rother, Telegraphenbau, §§. 111—115 und Culley, Prakt. Telegr. §§. 294 bis 296) an 52 Tagen im Jahre 1875 so ungenügend isolirt, daß der von Greenwich ausgehende Zeitballstrom in Deal zu schwach ankam, um das Hebelwerk auszulösen, weshalb an diesen Tagen dem Auslösungswerk mit der Hand nachgeholfen werden mußte. Durch Vergrößerung der in Greenwich für diesen Zweck benutzten Batterie hat man diesem Uebelstande abgeholfen.

Zum Schluß möge noch einer englischen Einrichtung Erwähnung geschehen, die demselben Bedürfniß wie der Zeitballapparat seinen Ursprung verdankt: es sind dies die Zeitkanonen (Time-guns), die an solchen Punkten der Küste, wo örtliche Verhältnisse die Errichtung eines Zeitballmastes unmöglich bzw. unzweckmäßig erscheinen ließen, seit 1863 zur Aufstellung gelangt sind. Diese Kanonen, deren eine in Newcastle und eine andere in North Shields aufgestellt ist, werden ebenfalls jeden Mittag um 1° 0′ 0″ durch einen von Greenwich ausgehenden Strom ganz in der vorgeschriebenen Weise unter Benutzung einer London-Newcastler Leitung gelöst, indem der elektrische Strom durch eine geeignete Explosionsmasse hindurchgeht und dieselbe entzündet. Es liegt indessen auf der Hand, daß diese Zeit-Kanonen den

*) Der Nutzen dieser Einrichtung für alle Zweige des öffentlichen und gewerblichen Lebens ist in England seit langer Zeit anerkannt, und mitunter in nahezu enthusiastischer Weise gepriesen worden; so lag dem Verfasser dieses die Aeußerung eines großen englischen Fabrikanten vor, der die Ersparniß, welche er durch die genaue Kenntniß der Greenwicher Zeit erzielte, jährlich auf mehrere Hundert Pfd. Sterl. berechnete. — In Deutschland bietet das täglich Morgens von Berlin auf allen Leitungen gegebene, den Telegraphenbeamten wohlbekannte sog. Uhrensignal etwas Aehnliches; das Signal ist indeß für rein telegraphendienstliche Zwecke bestimmt, und wird, soviel dem Verfasser bekannt, z. B. nur in Mecklenburg auch für öffentliche Zwecke verwendet, wo die Regierung mit Genehmigung der obersten Telegraphenbehörde das tägliche Berliner Uhrensignal auf den Telegraphenämtern durch eigene Beauftragte beobachten und hiernach die öffentlichen Uhren reguliren läßt.

**) Vgl. Report of the astronomer royal to the board of visitors of the royal observatory, Greenwich 1876. June 3.



Zeitball bei Weitem nicht ersetzen können, da der Schuß in Folge der langsamen Fortpflanzung des Schalles den Hauptvortheil der Zeitsignale, die höchste Genauigkeit, nicht gewährt.

---

98. Die indischen Eisenbahnen.

In dem Aufsatze »Ostindiens Handelsverkehr und seine Mittel« in Nummer 14 des Archivs für Post und Telegraphie, Jahrgang 1876, ist u. A. in gedrängten statistischen Angaben über das indische Eisenbahnwesen der wachsenden Bedeutung dieses Verkehrsmittels für das ungeheuere Reich gedacht worden. Die neuerlich in der »Times« veröffentlichten Mittheilungen aus dem bis Ende des ersten Vierteljahrs 1876 reichenden Jahresbericht der obersten Staatsaufsichtsbehörde für das gesammte indische Eisenbahnwesen bieten Gelegenheit, jener Darstellung hier einige Ergänzungen folgen zu lassen.

Das unter Staatsgarantie aufgewendete Anlagekapital für das indische Eisenbahnnetz beträgt ungefähr 94 Millionen Pfd. Strl., wofür bis jetzt 5694 (engl.) Meilen Eisenbahnen dem Verkehr übergeben, weitere 505 Meilen in Angriff genommen sind. Auf unmittelbare Staatsrechnung sind außerdem 803 Meilen ausgebaut und in Betrieb. Die Anlagekosten für diese Staatsbahnen betragen bis jetzt ungefähr 12 Millionen Pfd. Strl. Die Anlegung weiterer Staatsbahnen in einer Länge von zusammen 2413 Meilen ist bereits beschlossen.

Der Zuwachs an den während des Jahres 1875 vollendeten Linien trifft hauptsächlich auf das Punjab mit 62 Meilen von Lahore nach Wazirabad, auf Madras mit 97 Meilen von Trichinopoly nach Tuticorin, während in Rajputana einige Strecken Staatsbahnen, so namentlich die Linien von Agra nach Nusseerabad und von Indore nach Khundwa, fertig gestellt worden sind. Eine 30 Meilen lange Zweigbahn von Muttra bis Hathras ist auf Kreiskosten erbaut worden. Auf der Oud- und Rohilkund-Linie ist besonders die Vollendung der wichtigen und großartigen Brücke über den Ganges bei Cawnpore zu erwähnen, durch welche eine direkte Verbindung des Bahnnetzes von Oud mit der East-Indian Eisenbahn hergestellt worden ist.

Zur Erprobung der Tragkraft der Brücke wurden vor der Eröffnung derselben für den allgemeinen Verkehr eine Batterie Artillerie und zwei Schwadronen Reiterei nebst den zur Feldausrüstung gehörigen Elephanten und Kameelen mehrmals hin- und herbefördert.

Um eine Vorstellung von der Wichtigkeit dieser Brücke und zugleich von den Größenverhältnissen derselben zu geben, wird erwähnt, daß die bisherigen, hauptsächlich für Getreidetransporte benutzten Fähren bei Patna einen Weg von 30 Meilen zurückzulegen hatten, um von dem einen Ufer auf das andere zu gelangen. Die Sandbänke und Untiefen, welche während der trockenen Jahreszeit mitten im Flusse zum Vorschein kommen, zwingen überdies die Schiffe oftmals zu großen Umwegen. In der Regenzeit schwillt dagegen der Fluß derart an, daß der Horizont von dem einen Ufer nach dem andern hin von einer einzigen Wassermasse begrenzt wird, die mit großer Schnelligkeit dahinschießt. Bei solchem Wasserstande brauchen die Schiffe, welche von dem einen Ufer auf das andere übersetzen wollen, buchstäblich mehrere

Tage, um die ihrem Ausgangspunkte gegenüberliegende Stelle des jenseitigen Ufers zu gewinnen.

Es ist einleuchtend, daß demnach schon die Beschaffenheit und Ausdehnung des Flusses selbst dem Brückenbau ganz besondere Schwierigkeiten in den Weg legten; dazu kamen aber auch noch andere mißliche Umstände, mit denen der europäische Eisenbahn-Ingenieur wohl selten oder nie zu rechnen hat, nämlich: schlechtes Material, ungeübte Arbeiter und die Gefahren des Klimas, welche die sengenden Sonnenstrahlen bei Tage und die giftigen Ausdünstungen bei Nacht mit sich bringen. Dieselben Schwierigkeiten müssen zwar in Indien beim Eisenbahnbau im Allgemeinen fast allerwärts überwunden werden, immerhin bereiten aber gerade die Flüsse mit ihrem unberechenbaren Wasserstande und den stets wechselnden Flußbetten die größten Hindernisse und Gefahren.

Eine alte Hindusage weiß von großen Städten an einem mächtigen Flusse zu erzählen, die auf dem Wasser einen schwunghaften Handelsverkehr unterhielten. Das Einzige, was der eifrige Forscher hiervon heutzutage noch zu entdecken vermag, sind einige Sandbänke inmitten einer pfadlosen Wüste.

Man weiß, daß der Oxus ursprünglich seine Fluthen in das Caspische Meer ergoß. In neuester Zeit, im Jahre 1856, verließ der Hoang-Ho, der bis dahin in das Gelbe Meer mündete, sein Bett und bahnte sich einen neuen Weg nach dem Golf von Pechili.

Angesichts solcher Erfahrungen sind gegenüber der Unbeständigkeit der asiatischen Flüsse, namentlich beim Eisenbahnbau ganz besondere Vorkehrungen erforderlich. Kam es doch auf einer der indischen Linien vor, daß eine Brücke, die mit großen Kosten über einen reißenden Fluß gebaut worden war, nach dem Aufhören der Regenzeit vollständig auf trockenem Boden und über eine Meile vom nunmehrigen Flußbett entfernt lag.

Während der Regenzeit des Jahres 1875 blieben die großen Brücken auf den nördlichen Eisenbahnlinien von erheblicheren Unfällen verschont, was den erfreulichen Beweis liefert, daß man es verstanden hat, endlich genügende Bollwerke zu schaffen; dagegen sind sowohl auf der Great Indian-Peninsula-Linie in der Nähe von Jubbulpoor, als auf der Punjab- und Delhi-Linie Brücken und ganze Strecken des Bahndammes vom Wasser weggerissen worden. Am Schlimmsten aber erging es in dieser Beziehung der Eastern-Bengal-Eisenbahn an ihren nördlichen Ausläufern bei Goalundo.

Während der Jahresbericht dem muthigen Unternehmungsgeist der bestehenden Eisenbahngesellschaften vollste Anerkennung zu Theil werden läßt, beklagt derselbe den gänzlichen Mangel jeder Neigung zur Nachahmung dieses guten Beispiels in zwei Provinzen des indischen Reichs: in Assam und Cachar. Der äußerste Punkt, bis zu welchem das indische Eisenbahnnetz nach dieser Richtung hin bis jetzt eine Ausdehnung erfahren hat, ist das bereits erwähnte Goalundo. Obwohl der Brahmaputra diesen Grenzpunkt auf seinem Laufe von Dibroogurh, der Hauptstadt von Assam, nach Kalkutta berührt, erfordert dennoch unter den jetzigen Verhältnissen der Verkehr zwischen Dibroogurh und Kalkutta noch immer ebensoviel Zeit, wie eine Reise von Bombay nach London.

Die Benutzung der indischen Eisenbahnen, welche nach und nach auch seitens der Eingeborenen eine etwas regere zu werden anfing, ist besonders durch den letzten Aufenthalt des Prinzen von Wales erheblich gefördert worden. Abgesehen davon,

daß die Reise des Prinzen und seines zahlreichen Gefolges und das Zuströmen der Schaulustigen zeitweise den Verkehr belebte, hat dieser Anlaß auch die dauernde Folge gehabt, daß die Eingeborenen sich mit dem neuen Verkehrsmittel überhaupt mehr befreundet haben. Freilich bereitet gerade dieser wachsende Verkehr der Eingeborenen den Betriebsbeamten manchen Aerger und manche Schwierigkeiten. So können beispielsweise die eingeborenen Frauen durch kein Zureden bewogen werden, beim Eintritt in die Personenwagen ihre in der Regel sehr umfangreichen Bündel abzulegen oder für ihre kleinen Kinder einen anderen als den gewohnten Platz auf dem Rücken der Mutter zu wählen. Ueberdies zählt der indische Eisenbahnreisende sein Bett- und Küchengeräth hartnäckig zu seinem Handgepäck.

Bemerkenswerth sind die Mittheilungen des Jahresberichts über die für Truppentransporte getroffenen Einrichtungen. Bei den auf Anordnung des indischen General-Kommandos angestellten Versuchen wurde eine Schwadron Husaren mit 123 Reit- und 68 Packpferden, nebst voller feldmäßiger Ausrüstung an Gepäck, Lagergeräth, Munition u. dgl. in 39 Minuten eingeschifft. Der Zug wurde hierauf über den Jumna befördert; die Ausschiffung ging sodann in 28 Minuten derart von statten, daß Mannschaften und Pferde in Reih und Glied längs der Eisenbahn aufgestellt waren. Bei der Zurückbeförderung waren sogar nur 32 bz. 27 Minuten zum Ein- und Ausladen erforderlich.

Ein anderer Versuch wurde mit einer Batterie Armstrong-Geschütze gemacht. Drei Vierzigpfünder, zwei achtzöllige und zwei fünfeinhalbzöllige Mörser mit einem Fuhrpark von 9 Wagen und 134 Zugthieren, Gepäck und voller feldmäßiger Ausrüstung wurden in 40 Minuten eingeladen. Der Zug legte hierauf eine Entfernung von 10 Meilen zurück. Bei der Ausschiffung konnte das erste Geschütz in 8 Minuten in Thätigkeit gesetzt werden, das zweite nach 13, das dritte nach 24 Minuten. Diese drei Geschütze waren in Zeit von 12½ Minuten wieder eingeladen.

II. Kleine Mittheilungen.

Postreise um die Welt. Die Tilsiter Zeitung brachte vor einiger Zeit nachstehende Mittheilung: »Am 13. Mai sandte einer unserer Mitbürger eine Postkarte nach San Francisco mit der Weisung, sie dort in einen Briefumschlag zu thun und nach Shanghai in China abzufertigen, von wo aus sie wieder nach Tilsit an den ursprünglichen Absender gerichtet werden sollte. In einer Zeit von 135 Tagen ist das auch geschehen: am 3. Juni traf die Karte auf ihrer ersten Station ein, ging am 9. desselben Monats weiter über das Stille Weltmeer, war am 1. August in Shanghai und trat am 5. mit dem Dampfer »Indus« die Heimreise an. Die Poststempel auf der Rückseite des Briefumschlags geben an, daß man am 10. August in Hongkong, am 21. September in Brindisi (Italien) gewesen ist. Am 25. September langte die Karte in Tilsit an.«

Wenn wir den Weg dieser Weltreisenden auf Grund der uns zu Gebote stehenden Leitbehelfe verfolgen, so kommen wir zwar zu dem Ergebniß, daß die Postbeamten, durch deren Hand die Sendung ging, ihre Schuldigkeit pünktlich gethan haben, und daß nirgends eine Verzögerung vorgekommen ist. Daraus darf indessen noch nicht der Schluß gezogen werden, als könnte die Postreise um die Welt über-

haupt nicht in einem kürzeren als jenem 135tägigen Zeitraume zurückgelegt werden. Im Gegentheil ist die Beförderung der in Tilsit am 13. Mai aufgegebenen Postkarte durch den unglücklich gewählten Tag der Absendung, durch den die zweckmäßigsten Anschlüsse verloren gingen, erheblich verzögert worden. Die unternommene Probe würde ein ganz anderes Ergebniß gehabt haben, wenn zum Beispiel die Postkarte, anstatt am 13. Mai, am 11. Juni Abends aus Tilsit abgegangen wäre. Bei den gegenwärtig bestehenden Anschlüssen wäre sie in diesem Falle am 26. Juni in New-York, am 1. Juli in San Francisco und am 31. Juli in Hongkong eingetroffen. Die Weiterbeförderung von da würde am 12. August erfolgt und die Sendung auf dem Wege über Ceylon, Suez und Brindisi am 25. September nach Tilsit zurückgekommen sein, also an demselben Tage, wie bei der Absendung am 13. Mai. Die ganze Reise um die Welt wäre mithin in 106 Tagen zurückgelegt worden.

Die Verwendung von Brieftauben zu militärischen Zwecken. Der »Moniteur de l'armée« vom 6. Oktober berichtet, daß bei den Herbstmanövern in Frankreich auch Brieftauben zur Benutzung gelangt sind und daß namentlich die »société colombophile« zu Elbeuf dem IV. Armeekorps 16 solcher Tauben zur Disposition gestellt habe. Dieselben wurden am 19. September zu Houdan und am 20. zu Bonnainville mit Depeschen an Oberst Laussedat in Elbeuf fliegen gelassen. Der erste Aufflug fand zu Houdan um 11 Uhr Vormittags statt und bereits um 12½ Uhr langte die erste Taube in dem Taubenschlage in Elbeuf an, so daß die betreffende Depesche sofort per Draht nach Paris weiter befördert werden konnte. Die übrigen Tauben langten in verschiedenen Intervallen an, waren sämmtlich aber im Laufe des Tages in ihrem Schlage. (Milit. Wochenbl.)

Verwendung der Post-Einlieferungsbücher. Bekanntlich ist den Behörden, Geschäftshäusern, sowie Einzelpersonen, welche häufiger Einschreibbriefe, Werthsendungen und Postanweisungen durch die Postanstalten zur Absendung bringen, gestattet, sich die Empfangsbescheinigung über Sendungen dieser Art nicht durch einzelne Einlieferungsscheine, sondern in sogenannten Post-Einlieferungsbüchern ertheilen zu lassen. Bei Anwendung dieser Post-Einlieferungsbücher wird nicht allein für den Aufgeber die Zeit des Wartens auf die sonst auszufertigenden Scheine erspart, sondern auch für andere am Schalterfenster verkehrende Personen die Abfertigung beschleunigt; die Bücher gewähren zugleich den Vortheil der Uebersichtlichkeit des Postverkehrs für die Absender und der größeren Sicherstellung gegen Veruntreuungen der überbringenden Boten.

Von diesen Vortheilen hat namentlich die schnellere Abfertigung des Publikums an den Schaltern die Postverwaltung veranlaßt, darauf hinzuwirken, daß dem Gebrauche der Post-Einlieferungsbücher eine möglichst große Ausdehnung gegeben werde. In Folge dessen wurde auch die bis zum Jahre 1871 bestandene Beschränkung, wonach die betreffenden Bücher nur bei größeren Postämtern angewendet werden durften, beseitigt, so daß gegenwärtig der Gebrauch der Post-Einlieferungsbücher bei allen Postanstalten ohne Unterschied des Geschäftsumfanges — bei Postagenturen nach vorheriger Genehmigung der Kaiserlichen Ober-Postdirection — gestattet ist.

Ueber die Zahl an Post-Einlieferungsbüchern, welche in den verschiedenen Ober-Postdirectionsbezirken gegenwärtig im Gebrauche sind, haben neuerdings Ermittelungen stattgefunden, deren Ergebniß hierunter zusammengestellt ist:

Ober-Postdirections-bezirk.	Zahl der Ein-lieferungs-bücher.	Ober-Postdirections-bezirk.	Zahl der Ein-lieferungs-bücher.	Ober-Postdirections-bezirk.	Zahl der Ein-lieferungs-bücher.
Aachen	146	Darmstadt	1365	Liegnitz	1,058
Arnsberg	1009	Dresden	1060	Magdeburg . . .	900
Berlin	1850	Düsseldorf	1075	Metz	98
Braunschweig . .	736	Erfurt	868	Minden	680
Bremen	523	Frankfurt a. M. .	779	Münster	325
Breslau	953	Frankfurt a. O. .	848	Oldenburg . . .	884
Bromberg	411	Gumbinnen	275	Oppeln	895
Carlsruhe	1092	Halle a. S.	1053	Posen	441
Cassel	962	Hamburg	1000	Potsdam	1,025
Coblenz	719	Hannover	835	Schwerin	595
Cöln	454	Kiel	857	Stettin	1,045
Cöslin	278	Königsberg i. Pr.	545	Straßburg . . .	592
Constanz	678	Leipzig	1786	Trier	523
Danzig	708			Summe	31,926

Wie die obige Zusammenstellung ergiebt, hat die Anwendung der Post-Einlieferungsbücher noch bei Weitem nicht diejenige Ausdehnung gefunden, welche mit Rücksicht auf den Zweck der Bücher wünschenswerth erscheint; namentlich ist in einzelnen Bezirken die Zahl der im Gebrauche befindlichen Einlieferungsbücher unverhältnißmäßig gering und hinter der in anderen Bezirken von gleichartigen Verkehrsverhältnissen benutzten Zahl dieser Bücher auffallend zurückgeblieben.

In Folge dessen ist vor Kurzem an die Kaiserlichen Ober-Postdirectionen die Aufforderung ergangen, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und in den Kreisen des Publikums, sowie bei den Behörden, dahin wirken zu lassen, daß mehr als bisher von den Post-Einlieferungsbüchern Gebrauch gemacht werde. Es ist anzunehmen, daß solche Einwirkungen, bei der zu erwartenden regen Unterstützung der einzelnen Postanstalten, von gutem Erfolge sein werden.

Im März künftigen Jahres sollen demnächst wieder Feststellungen stattfinden, wieviel Post-Einlieferungsbücher alsdann in den verschiedenen Ober-Postdirectionsbezirken sich im Gebrauche befinden.

Zur Geschichte des Botenwesens der Stadt Frankfurt a. d. Oder. Im Jahre 1516 beauftragten Bürgermeister und Rath der Stadt Frankfurt a. d. Oder ihren derzeitigen Stadtschreiber, den »würdigen und wohlgelahrten Nicolaus Teymler, Magister der freien Künste«, alle die Stadt betreffenden Verordnungen und herkömmlichen Bestimmungen zu sammeln und niederzuschreiben. Teymler unterzog sich diesem Auftrage mit anerkennenswerther Gründlichkeit. Das von ihm gefertigte Werk — Stadtbuch genannt — welches von Riedel in seinem Codex diplomaticus Brandenburgensis Theil I. Band 23 mitgetheilt und im Frankfurter Stadtarchive heut noch in Urschrift aufbewahrt wird, enthält neben vielen die

Verwaltung der Stadt, die Erhebung der Zölle rc. betreffenden Bestimmungen auch einen Artikel über den **Stadtboten**. Dieser Artikel ist vielleicht das älteste schriftliche Zeugniß, welches wir über das Botenwesen in Frankfurt a. d. Oder bz. in der Mark Brandenburg besitzen, und dürfte daher für manchen Leser des Postarchivs nicht ohne Interesse sein. Derselbe lautet:

»Von dem loffer ader stad boten.

Der stad boten, der sal auch geschworen seyn der stad, wen jn der rat mit brieffen ausschicket, so sal man jm von eyner meylen geben VI pfennig vnd nicht mher dergleichen, wen er auch eynem borger lofft, wen es jm verlobet wirt. Wen er doheyme ist, so sal er stets vf dem statschreiber warten, ab er jn was zubevelhen hat ader zuuorsendn. So pflag es bej meynen getzeitn vitzenz der loffer zuhaltn; aber diser tzeit wart der loffer mher vf der borger dinst dan vf seyner herrn, seyn lone ist alle virtel jar XV groschn vnd V ellen wintergewand vnd IIII ellen somergewand geschoren vnd gekrempt, eyn hvne (Huhn) vnd X ßoc eyer dartzu hat.«

Aus Vorstehendem geht hervor, daß im Jahre 1516 bestimmte Botenpostkurse von Frankfurt a. d. Oder noch nicht ausgegangen sind. Ein Bedürfniß dazu scheint auch nicht vorhanden gewesen zu sein, denn, da **ein** Bote zur Bestellung der Briefe des Rathes genügte, so kann der Umfang der Korrespondenz desselben nicht bedeutend gewesen sein. Dem Stadtboten ist noch gestattet gewesen, für die Bürger Botengänge zu besorgen, und er scheint, wie der Chronist in den betreffenden Artikel des Stadtbuches naiv einfließen läßt, über diese Privatbotengänge seinen eigentlichen Dienst, den des Rathes, oft vernachlässigt zu haben — muthmaßlich, weil ihm die Gänge für die Bürger mehr einbrachten, als die für den Rath.

Trotzdem kann der Handel der Stadt Frankfurt a. d. Oder, welche schon früh dem Hansabunde angehörte und das wichtige Zoll- und Stapelrecht an dem bedeutenden Strome besaß, im Jahre 1516 nicht unbedeutend gewesen sein. Es wird dies durch die in oben erwähnter Urkunde enthaltenen Bestimmungen über die Erhebung vielerlei Zölle, die Handhabung der Marktpolizei rc. bestätigt. Hiernach läßt sich annehmen, daß die geschäftlichen Mittheilungen der Bürger weniger durch den Stadtboten, als durch die Frankfurt passirenden Kaufleute, Bürger, Fuhrleute rc. befördert worden sind.

Das Einkommen des Stadtboten erscheint für den ersten Augenblick gering, doch war dasselbe im Vergleich zu dem Einkommen anderer städtischer Unterbeamten, z. B. der Thorwärter, nicht unbedeutend. Letztere erhielten allerdings neben der Dienstkleidung vierteljährlich bis ein Schock Groschen Lohn, doch waren ihnen sonstige Nebeneinnahmen meist nicht ausgesetzt, während der Stadtbote neben seiner festen Besoldung von 15 Groschen vierteljährlich und dem geschorenen und gekrempten Winter- und Sommergewande rc. noch für jede zurückgelegte Meile 6 Pfennige, d. i. einen Satz erhielt, welcher in Anbetracht der damaligen Zeitverhältnisse sicher weit höher war, als die Gebühr, welche unsere Eilboten jetzt für die gleiche Entfernung erhalten.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 14. Berne, 1er Novembre 1876.
   Ausführung des belgischen Gesetzes vom 12. Mai 1876, betreffend die Einziehung von Wechseln durch die Post — Pensionsverhältnisse der Postbeamten in den Vereinsländern (Fortsetzung). — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. Nr. 45. 6. November 1876.
   Central-Amerika. Von Dr. H. Polakowsky. III. — Ein Ausflug in das abessynische Gebirg (Fortsetzung). — Aus dem Leben der Japaner. — Das Salz. — Die Sambaquis oder Muschelhaufen in Brasilien. — Professor Mantegazza's Glaubensbekenntniß. — Eine neue Schrift Dr. J. R. Mayer's. — Beiträge zur alten Geschichte Südwest-Deutschlands. — Zur Geschichte der Erforschung Tibets.

3) **Europa.** Redig. von H. Kleinsteuber. 1876. Nr. 43.
   Kleine Bilder aus der französischen Revolution. — Die Bulgaren. — Händel und Beethoven. — Von der Insel Wight nach London. — Wiener Briefe. Literatur. Bildende Kunst. Musik. Theater. Aus allen Zeitungen.

4) **Annalen der Physik und Chemie.** Herausgegeben von J. C. Poggendorff. Leipzig 1876. Nr. 10.
   Ueber die Wärmeleitung von Gasen und Dämpfen und die Abhängigkeit der spezifischen Wärme derselben von der Temperatur, von A. Winkelmann. — Ueber die absoluten Phasenänderungen bei der Reflexion des Lichtes und über die Theorie der Reflexion, von W. Wernicke. — Das elektrische Leitungsvermögen der Chlor-, Brom- und Jod-Wasserstoffsäure, der Schwefel-, Phosphor-, Oxal-, Wein- und Essigsäure in wässrigen Lösungen, von F. Kohlrausch. — Ueber die Transversalschwingungen flüssiger Lamellen, von F. Melde. — Ueber die Photographie der weniger brechbaren Theile des Sonnenspektrums, von H. C. Vogel und O. Lohse. — Ueber die Anzahl der elektrischen Materie, von C. Neumann. — Ueber Schwefelsäureanhydrit und über ein neues Schwefelsäurehydrat, von R. Weber. — Bemerkungen zu dem Aufsatze des Herrn v. Oettingen über Temperatur und Adiabate, von R. Clausius. — Ueber die kleinste Ablenkung im Prisma, von E. Lommel. — Ueber die Momentanbeleuchtung bei Beobachtung der Lichtwellenschlieren, von E. Mach. — Notiz über ein Radiometer-Experiment, von H. Kruß. — Sicherheitsvorrichtung für Wasserstoffentwickelungs-Apparate zur Verhütung von Knallgas-Explosionen bei der Entzündung des Gases, von M. Rosenfeld.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 22. Berne, 25 Octobre 1876.
   Considérations générales sur les tarifs télégraphiques (4e et dernier article). Ueber die neueren Verbesserungen des Hughes-Telegraphen und eine neue Methode der Uebertragung mittelst desselben. — Les derniers perfectionnements de l'appareil Hughes et nouvelle méthode de translation avec cet appareil, par F. von Hefner-Alteneck, Ingénieur de l'établissement télégraphique de Siemens et Halske (texte original allemand avec traduction française). — Manipulateur sousmarin de G. Sommati. — Un coup-d'oeil sur l'exposition d'hygiène et de sauvetage de Bruxelles, par E. Charlier, employé des télégraphes de Belgique. — Application du circuit de compensation à la 6e combinaison du système Vianisi, par Louis Vianisi (traduit de l'italien). — Nécrologie. M. le professeur Gloesener. — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).



Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 23. Berlin, Dezember. 1876.

I. Actenstücke und Aufsätze.

99. Die Rohrpost-Einrichtungen in Berlin.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär **Pennrich** in Berlin.

Die Aufmerksamkeit der Leser des Archivs für Post und Telegraphie wird bereits durch verschiedene, von einzelnen öffentlichen Blättern gebrachte kurze Mittheilungen auf eine inzwischen in Wirksamkeit getretene Einrichtung für Berlin hingelenkt worden sein, deren Wichtigkeit und Gemeinnützigkeit unbestreitbar bedeutend ist, und die insbesondere der Berliner Handelswelt viele Vortheile bringen wird: die Rohrpost in Berlin.

In beschränkter Weise waren in Berlin Rohrpost-Verbindungen schon seit dem Jahre 1865 vorhanden; sie dienten zur beschleunigten Beförderung von Telgrammen zwischen dem Haupt-Telegraphenamt einerseits und den Aemtern in der Börse, am Brandenburger Thor und am Potsdamer Thor andererseits.

Die unterirdischen Rohrpost-Anlagen sind zuerst in England 1854, später auch in Paris ins Leben getreten. In Wien ist eine Rohrpost am 1. März 1875 dem Betriebe übergeben worden.

Die Einrichtungen in Paris und Wien sind im Wesentlichen übereinstimmend und von denjenigen in England verschieden.

In Paris und Wien sind die Röhrenstränge im Allgemeinen so angeordnet, daß ein von der Hauptstation ausgehender Röhrenstrang eine kleine Anzahl anderer

Stationen berührt und demnächst wieder in der Hauptstation endigt. An diese in die Hauptrohrleitung eingeschalteten Stationen sind eine gewisse Zahl anderer derart angeschlossen, daß dieselben von einem ebenfalls eine Schleife bildenden Röhrenstrange berührt werden. Hiernach steht also jede einzelne Station mindestens mit zwei andern direkt durch Röhren in unmittelbarer Verbindung. In diesem Rohrsystem werden die Depeschen nur in einer Richtung befördert; die einzelnen Stationen können mithin die Depeschen für die nachfolgenden Stationen diesen unmittelbar zusenden, die Depeschen für vorliegende Stationen müssen dagegen stets die Hauptstation passiren. Ausnahmsweise sind einige wenige Stationen auch durch einfache Rohrleitungen mit je einer andern in den vorgedachten Schleifen eingeschalteten Station verbunden, so daß sie ihre Korrespondenz direkt unter einander austauschen können.

In England sind dagegen die Rohrpost-Verbindungen so angeordnet, daß sämmtliche Röhren strahlenförmig von der Hauptstation ausgehen. Die Zweigstationen können demnach nur mit jener direkt Telegramme wechseln; der Verkehr der Zweigstationen unter einander findet lediglich durch Vermittelung der Hauptstation statt.

Was den Betrieb anlangt, so erfolgt in Paris die Beförderung der Korrespondenz durch Luftdruck in regelmäßigen Zeitabschnitten von einer Station zur andern. Es wird alsdann alle Viertelstunden ein aus mehreren Depeschenbehältern gebildeter Zug abgelassen. In England werden die Depeschen sofort nach ihrem Eingange von einer Station zur andern befördert, ein Verfahren, welches in Paris ebenfalls bei der Börsenkorrespondenz angewendet wird.

In Berlin hatte das seit Beendigung des deutsch-französischen Krieges in großartigem Maßstabe erfolgende Anwachsen der Bevölkerung und des Umfanges der Stadt schon längst die Aufmerksamkeit der Telegraphen-Behörden auf eine Erweiterung der Rohrpost-Anlagen hingelenkt. Nach der dem Etat der Telegraphen-Verwaltung für das Jahr 1874 beigefügten Denkschrift ist ein Theil der für die Entwickelung und Vervollkommnung des Reichs-Telegraphennetzes in Aussicht genommenen, bz. bereits bewilligten außerordentlichen Mittel zur Vervollkommnung der Verbindungen innerhalb der großen Städte, unter Zuhülfenahme der Rohrpost, bestimmt.

Eine gedeihliche Förderung erfuhr dieser Plan indeß erst im Anfange des Jahres 1875 bei Anbahnung der Vereinigung der beiden Verwaltungen für Post und Telegraphie. Von diesem Zeitpunkte ab erhielten die Vorbereitungen für die Ausführung des lange geplanten Projekts greifbare Gestalt.

Die oberste Behörde für das Post- und Telegraphenwesen bezeichnete damals als das zu erstrebende Ziel:

> möglichste Vervollkommnung der Stadttelegraphie, in Vereinigung mit den für den Stadtpostdienst bestehenden Einrichtungen, und unter Herstellung einer zusammenhängenden Rohrpost-Verbindung, bei entsprechender Vermehrung der Kabelleitungen, und unter Mitbenutzung der für die Post bestehenden Fuhrverbindungen und Bestelleinrichtungen, zugleich bei anderweiter, den Leistungen entsprechender Normirung des Tarifs.

Im Auftrage des Herrn Reichskanzlers wurde eine besondere Kommission eingesetzt, welche einen Plan über die den obigen Gesichtspunkten entsprechende Organisation ausarbeiten sollte und einen solchen bald darauf zur Prüfung vorlegte. Dieser Plan ist den nunmehr vollendeten Einrichtungen, wie sie in Nachstehendem beschrieben werden, zum Grunde gelegt worden.

Nach genauer Prüfung der in London, sowie in Paris und Wien bestehenden Rohrpost-Einrichtungen ist für Berlin dem in Paris und Wien bestehenden System, wonach die Rohrpost-Stationen innerhalb gewisser Grenzen unter einander verbunden sind, und die Beförderung in bestimmten, vorher festgesetzten Zeitabschnitten erfolgt, vor dem englischen System der Vorzug gegeben worden, da das erstere weniger Betriebskosten erfordert und eine zuverlässige Uebermittelung der Korrespondenz innerhalb eines verhältnißmäßig geringen Zeitraums gestattet.

Die eigentliche treibende Kraft für die ganze Rohrpost-Anlage geht von vier Dampfmaschinen aus, welche in vier Maschinenhäusern ihre Aufstellung erhalten haben. Die Einrichtung solcher Anlagen konnte zweckmäßig nur auf reichseignem Grund und Boden erfolgen. Anfangs schien es erforderlich, behufs Errichtung der Maschinenhäuser vier Grundstücke käuflich zu erwerben. Es hat sich jedoch später als angänglich erwiesen, drei Maschinenstationen auf bereits vorhandenen reichseignen Grundstücken unterzubringen, nämlich auf den Postgrundstücken Oranienburger Straße 35/36, Pallisadenstraße 88 und Ritterstraße 7, so daß es nur noch zur Aufstellung der vierten Maschinenanlage des Ankaufs eines Grundstücks, Mauerstraße 74, bedurfte. Der Bau dieser Maschinenhäuser ist im Juni 1876 begonnen und im Oktober desselben Jahres vollendet, mithin in der sehr kurzen Zeit von nicht ganz 4 Monaten ausgeführt worden.

Die Dampfmaschinen*) sind Hochdruckmaschinen mit Röhrenkesseln, horizontalen Cylindern und variabler Expansion. Jede Maschinen-Anlage zerfällt im Wesentlichen in folgende Theile:

Dampfkessel, Dampfmaschinen, Luftpumpen, Luftbehälter und Kühlapparate.

Jede Dampfkessel-Anlage umfaßt zwei in Bauart und Abmessungen gleiche horizontale Röhrenkessel, welche in einem Mauerwerk festliegen. Sie bestehen im Allgemeinen aus dem eigentlichen cylindrischen Kessel und den in die Böden eingezogenen Röhren, welche letztere einen äußern Durchmesser von 65 mm. haben. Im Ganzen sind 8 Dampfkessel in Verwendung, die sich ihrer Größe nach in zwei Klassen theilen, und zwar 4 von 57 Quadratmeter Heizfläche, 4 von 34 Quadratmeter Heizfläche. Auf den Maschinenstationen Oranienburger Str. 35/36 und Mauerstraße 74 sind die größeren, auf den Maschinenstationen Ritterstraße 7 und Pallisadenstraße 88 die kleineren Dampfkessel untergebracht.

Je zwei eine Anlage bildende Kessel haben einen gemeinschaftlichen Schornstein. Nur einer dieser Kessel ist für gewöhnlich im Betriebe, der zweite dient zur Aushülfe. Der Cylinder der größeren Kessel hat 1,57 Meter lichten Durchmesser und 3,2 Meter äußere Länge; der Kessel hat im Ganzen 72 Siederöhren. Der Cylinder der kleineren Kessel hat 1,3 Meter lichten Durchmesser und 2,85 Meter äußere Länge; der Kessel hat im Ganzen 48 schmiedeeiserne Sieberöhren. Durch Speisepumpen werden die Kessel mit dem erforderlichen Wasser versehen.

Die erzeugte Dampfkraft setzt zwei neben den Kesseln befindliche horizontale Dampfmaschinen (liegende Cylinder) in Bewegung. Die Maschinen sind durch eine Schwungradachse gekuppelt, auf welcher sich die mit den Zahnrädern des Pumpenbetriebes in und außer Eingriff zu setzenden verschiebbaren Zahnräder befinden. Mit Hülfe dieser Räder wird die von den Maschinen ausgehende Bewegung

*) Die Zeitschrift »Ueber Land und Meer« hat in ihrer Nummer 39, Jahrgang 1876, von den bei der Wiener Rohrpost-Anlage in Anwendung kommenden ähnlichen Maschinen und Apparaten ausführliche Zeichnungen geliefert.

auf zwei Luftpumpenpaare fortgepflanzt, von denen das eine die Verdichtung, das andere die Verdünnung der Luft zu bewirken hat. Die Pumpen sind bei jeder Maschinenstation zweimal vorhanden, damit im Falle einer Reinigung oder Ausbesserung eines Pumpenpaares keine Unterbrechung im Betriebe einzutreten braucht.

Die Luftbehälter dienen zur Sammlung der durch die Luftpumpen hergestellten, verdichteten und verdünnten Luft; es sind cylindrische Kessel, deren Böden, um einer Beschädigung durch den Einfluß der Luft vorzubeugen, bei den Pressungsbehältern nach außen, bei den Behältern für Luftleere nach innen kugelabschnittförmig ausgebaucht sind. Zu den Maschinen-Anlagen gehören noch die Kühlapparate. Dieselben bestehen aus einem System von dünnwandigen Kupferröhren, welche in einem eisernen Behälter an beiden Enden luftdicht eingesetzt sind. Die Abkühlung der Luft geschieht dadurch, daß um die Kupferröhren, in welchen die Luft mit sehr geringer Geschwindigkeit strömt, ein fortwährender Wasserstrom erhalten wird, wozu das für die Speisung der Dampfkessel erforderliche Wasser dient. Das Wasser, welches in der durch die Verdichtung erhitzten Luft in Dampfform enthalten ist, setzt sich an den kühlen Wänden der Röhren ab und sammelt sich in dem Untersatze des Apparats, aus welchem es mittelst Hahn abgelassen wird. Dadurch erzielt man, daß nur trockene und kühle Luft in die Rohrleitungen gelangen kann, und an den kühlen Wänden der letzteren nur unbedeutend wenig oder gar kein Wasser mehr abgesetzt wird, welches ein Feuchtwerden des Inhalts der Depeschenbüchsen und ein Einfrieren der Leitungen veranlassen könnte. Ohne die Anbringung dieser Kühlapparate ist ein zu jeder Jahreszeit ununterbrochener Betrieb nicht möglich, zumal mehrere Leitungen über Brücken führen, wo eine sehr bedenkliche Abkühlung trotz der sorgfältigsten Verwahrung eintreten wird. Jede Maschinen-Anlage hat zwei gleich große Kühlapparate erhalten.

Mit den vorerwähnten Behältern für verdichtete und verdünnte Luft stehen in luftdichter Verbindung die Röhren.

Zur Herstellung des Röhrennetzes sind schmiedeeiserne, mit Ueberdeckung geschweißte Röhren von 65 mm. innerem und 74 mm. äußerem Durchmesser verwendet. Die inneren Wände sind, ohne polirt zu sein, vollkommen glatt. Jedes einzelne Rohr hat eine nutzbare Länge von 5 Metern; die Röhren sind unter sich durch besonders befestigte, schmiedeeiserne Flantschen verbunden. Die Zusammenfügung sämmtlicher Röhren ist derartig, daß jeder Rohrstrang für sich einen vollkommen luftdichten Behälter bildet. Alle Theile der Rohrleitung, welche von den geraden Linien abweichen, sind auf Walzwerken nach genauen Kreisbögen gebogen. Im Allgemeinen sind, soweit als thunlich, Kurven unter 8 Meter Halbmesser vermieden worden. Nur die unmittelbaren Rohranschlüsse an die Apparate selbst sind nach kleineren Krümmungshalbmessern gebogen, hierzu sind aber Messingröhren verwendet, welche einen etwas größeren Durchmesser, als die schmiedeeisernen Röhren erhalten haben.

In den öffentlichen Straßen liegt die Leitung im Allgemeinen ein Meter unter der Oberkante des Bodens.

Bevor auf die Verzweigung des Röhrennetzes näher eingegangen wird, erscheint es erforderlich, die den Betrieb des Rohrpostdienstes vermittelnden Stationen, die Rohrpost-Aemter, ins Auge zu fassen.

Die Zahl derselben ist vorläufig auf 15 festgesetzt worden. Es ist in Aussicht genommen, die Rohrpost-Aemter thunlichst überall mit Postanstalten zu vereinigen.

Hierurch wird der Vortheil erreicht werden, daß die bereits vorhandenen Beförderungsmittel der Post auch für den Rohrpost-Verkehr ausgenutzt werden können. Die Lage und Verbindung der Rohrpost-Aemter ist so angeordnet, daß dieselben im Bereiche der verkehrsreicheren Theile des Stadtbezirks belegen sind, und der größte Theil der Korrespondenz unmittelbar von den Rohrpost-Aemtern bestellt werden kann.

Die angestellten statistischen Ermittelungen über die Vertheilung der postalischen und telegraphischen Korrespondenz auf die einzelnen Stadttheile haben ergeben, daß außer den bereits früher unterirdisch verbundenen vier Telegraphen-Stationen, nämlich:

dem Haupt-Telegraphenamt (Ecke der Französischen und Oberwallstraße),
» Telegraphenamt am Brandenburger Thor,
» » » Potsdamer Thor und
» » in der Börse,

noch die Anlage weiterer 11 pneumatischer Stationen nothwendig und andererseits für die nächste Zeit als ausreichend zu erachten ist.

Als Rohrpost-Stationen sind folgende 15 Aemter bestimmt*):

Amt 1, Haupt-Telegraphenamt,
» 2, Seydelstraße 11 (vereinigt mit Postamt 53),
» 3, Ritterstraße 7, auch Maschinenstation (mit demselben wird voraussichtlich ein Postamt vereinigt werden),
» 4, Neuenburger Straße 33 (vereinigt mit Postamt 13),
» 5, Mauerstraße 74, auch Maschinenstation,
» 6, Potsdamer Thor, Leipziger Platz 20,
» 7, Brandenburger Thor, Pariser Platz 8,
» 8, Börse,
» 9, Oranienburger Straße 35/36, auch Maschinenstation (vereinigt mit Postamt 24),
» 10, Lothringer Straße 61 (vereinigt mit Postamt 54),
» 11, Neue Königstraße 70 (vereinigt mit Postamt 43),
» 12, Hofpostamt, Spandauer Straße 19/22,
» 13, Verlängerte Genthiner Straße 27 (vereinigt mit Postamt 30),
» 14, Invalidenstraße 70a (vereinigt mit Postamt 55),
» 15, Wallnertheater-Straße 10 (vereinigt mit Postamt 27).

Außer den vorgedachten 3 Maschinenstationen befindet sich noch eine vierte ohne Amt auf dem Posthalterei-Grundstück, Pallisadenstraße 88. Ferner sind noch auf der Station am Potsdamer Thor und in dem Postamte in der neuen Königstraße 70 Luftbehälter für verdichtete und verdünnte Luft aufgestellt. Um bei letzteren nicht ebenfalls Dampfmaschinen anbringen zu müssen, sind dieselben mit den benachbarten Maschinenstationen durch Hülfs-Röhrenstränge in Zusammenhang gebracht.

Das die Verbindung der Rohrpost-Aemter und der Maschinenstationen herstellende Röhrennetz wird in zwei Kreise, einen nördlichen und einen südlichen, zerlegt, dergestalt, daß jeder einzelne im Haupt-Telegraphenamte seinen Ausgang nimmt und dorthin zurückkehrt. Die Rohrleitung des nördlichen Kreises beschreibt folgenden Weg:

---

*) Anmerk. d. Red. Die Nummerirung der Rohrpost-Aemter ist inzwischen endgültig dahin festgestellt worden, daß die in der Genthiner Straße belegene Station die Nummer 8 führt, diejenige in der Börse die Nummer 9, und die folgenden bis zu Nummer 14 in der Invalidenstraße, je eine Nummer höher tragen.

Haupt-Telegraphenamt — Rohrpost-Amt 8 (Börse) — Rp.-A. 9, Oranienburger Straße 35/36, Maschinenstation — Rp.-A. 10, Lothringer Straße 61 — Rp.-A. 11, Neue Königstraße 70 — über die Maschinen-Anlage, Pallisadenstraße 88 nach dem Rp.-A. 12, Hofpostamt, Station für Luftbehälter, und von da zurück nach dem Haupt-Telegraphenamt.

Zweigleitungen führen:

a) vom Rp.-A. 9, Oranienburger Straße 35/36, nach dem Rp.-A. 14, Invalidenstraße 70 a.,

b) vom Rp.-A. 11, Neue Königstraße 70, nach Rp.-A. 15, Wallner-theater-Straße 10.

Die Rohrleitung des südlichen Kreises ist in folgender Weise geführt:

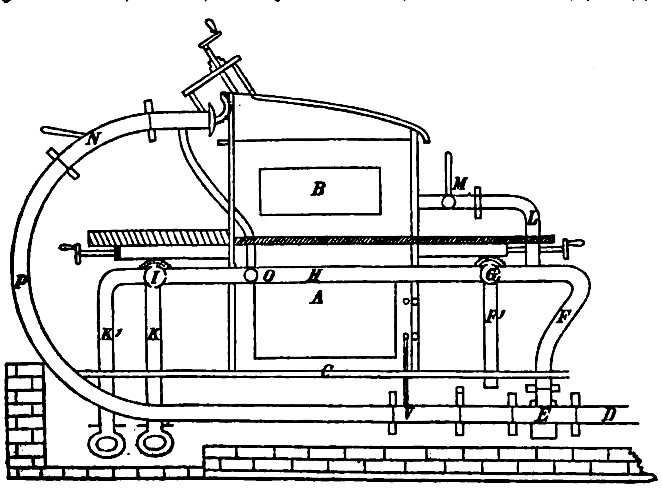
Haupt-Telegraphenamt — Rp.-A. 2, Seydelstraße 11 — Rp.-A. 3, Ritterstraße 7 — Rp.-A. 4, Neuenburger Straße 55 — Rp.-A. 5, Mauerstraße 74 — Rp.-A. 6, Potsdamer Thor — Rp.-A. 7, Brandenburger Thor und von da zurück nach dem Haupt-Telegraphenamt.

Eine Zweigleitung führt vom Rp.-A. 6, Potsdamer Thor, nach Rp.-A. 13, verlängerte Genthiner Straße 27.

Die Länge des ganzen Röhrennetzes beträgt etwa 25900 Meter, also beinahe 3½ geographische Meilen. Die Ausbreitung desselben ist auf dem beigehefteten Plan ersichtlich gemacht.

Werfen wir einen Blick in das Innere der Rohrpost-Aemter, so sehen wir zunächst Vorrichtungen, welche bestimmt sind, die Absendung und den Empfang der Rohrpostbüchsen, von denen 8 bis 10 bei der Beförderung zu einem Zuge vereinigt werden sollen, zu vermitteln; es sind dies die Absende- und Empfangs-Apparate. Ihre Einrichtung ist darauf berechnet, daß die Büchsenzüge ohne Stoß ankommen können und unmittelbar vor dem Einlaufen in der Geschwindigkeit ihres Ganges so weit gemäßigt werden, daß sie im Stande sind, langsam in den Apparat zu gleiten.

Die Absende- und Empfangs-Apparate sind je nach der Lage der Aemter, in welchen dieselben aufgestellt werden, verschieden eingerichtet; es kommen zwei Gattungen von Apparaten, und zwar Endapparate und Zwischenapparate, zur Verwendung. Dieselben sind in der Regel Doppelapparate; einfache Apparate kommen nur bei denjenigen Aemtern vor, welche am Ende einer Zweigleitung liegen. Die nebenstehende kleine Zeichnung, welche die Haupttheile eines Apparats ersichtlich macht, diene zur Erläuterung der nachstehenden Beschreibung.



Uebersichts-Karte über die Ausbreitung des Röhrennetzes bei der Rohrpost-Anlage in Berlin.

N.
N.O.
N.W.
C.
W.
O.
S.W.
S.
S.O.

Invaliden Str.
Rp. A. 14 u. P. A. 55
Chaussee Str.
Rp. A. 9 Masch. Stat. u. P. A. 24
August Str.
Oranienburger Str.
Rp. A. 10 u. P. A. 54
Lothringer Str.
Prenzlauer Str.
Linien Str.
Gollnow Str.
Rp. A. 11 u. P. A. 43
Masch. Stat. (Pallisaden Str. 86)
Wassmann Str.
Markus Str.
Rp. A. 15 u. P. A. 27
Wallner Theater Str.
Neue Königs Str.
Königs Str.
Spandauer Str.
Rp. A. 8 (Börse)
Rp. A. 12
Hofpostamt
Linden
Hedwig Str.
Rp. A. 1 (Haupt Tel. A.)
Rp. A. 7 (Brandenb. Thor)
Königgrätzer Str.
Voss Str.
Rp. A. 5 u. Maschinen Station (Mauer Str. 74)
Rp. A. 6 (Potsd. Thor)
Mauer Str.
Markgraf Str.
Junker Str.
Wallstraßen Str.
Seydel Str.
Rp. A. 2 u. P. A. 53
Stallschreiber Str.
Prinzen Str.
Ritter Str.
Rp. A. 3 u. Maschinen Station (Ritter Str. 7)
Alte Jacobs Str.
Jerusalemer Str.
Rp. A. 4 u. P. A. 13
Potsdamer Str.
Lützow Str.
Genthiner Str.
Rp. A. 13 u. P. A. 30
Verläng. Genthiner Str.

Jeder Apparat besteht der Hauptsache nach aus einem Gestell A zur seitlichen Anbringung der verschiedenen erforderlichen Lufthähne. Auf der horizontalen oberen Fläche dieses Gestells ist eine aus Bronze gefertigte Büchsen-Empfangskammer B aufgeschraubt, deren Böden innen mit Kautschuck belegt sind. Das erwähnte Gestell ist auf einem gußeisernen, dreitheiligen Rahmen C befestigt, der in eine im Fußboden angebrachte Vertiefung eingepaßt ist und dessen Felder durch Deckelbleche verschlossen sind.

Die von weiterher kommenden Rohrleitungen münden mit ihren Enden D in der unter dem Rahmen befindlichen Vertiefung des Fußbodens, anschließend an eine für die Ausströmung oder Einströmung der Luft in den Rohrstrang bestimmte Abzweigkammer E, welche durch ein nach aufwärts gehendes Rohrstück F mit einem Hahn G (technisch Beförderungshahn genannt) in Zusammenhang gebracht ist. Das Rohr F findet von dem Beförderungshahn G aus eine weitere Fortsetzung in dem Rohr L, welches aufwärts nach der Empfangskammer B des Apparats führt und von dieser durch einen Luftpufferhahn M abgeschlossen werden kann. Auf der den Rohren F und L entgegengesetzten Seite des Apparats befindet sich das Zuführungsrohr P, welches die Empfangskammer B mit den unterirdischen Rohrleitungen verbindet und an seinem oberen Ende die Aufgabekammer N des Apparats enthält. Die letztere ist durch eine Klappe von der Empfangskammer B abschließbar.

Weitere Luftwege vermittelt ein in das Gestell A eingepaßtes Rohrstück H mit Hülfe zweier Hähne, welche in dasselbe eingeschaltet sind, nämlich des bereits erwähnten Beförderungshahns G, welcher durch das Rohr F'[1] noch mit dem Raume unter dem Rahmen in Verbindung steht, und des sogenannten Permutationshahns I, welch letzterer sich durch die Rohre K und K'[1] sowohl mit dem Pressungsrohre, als auch mit dem Luftleerrohre, die von den Behältern zu den Apparaten geführt sind, in Zusammenhang befindet. Von dem Rohr H führt ferner ein kleines Röhrchen nach der Aufgabekammer N. Ein in dieses Verbindungsröhrchen eingeschalteter kleiner Hahn O, der sogenannte Anlaßhahn, vermittelt entweder die direkte Kommunikation der Aufgabekammer N mit der verdichteten Luft im Rohre H oder durch seine zweite Stellung mit der atmosphärischen Luft.

Die Beförderung der Büchsenzüge erfolgt nach bestimmten Vorschriften entweder durch Stoß mittelst verdichteter oder durch Ansaugen mittelst verdünnter Luft. In den Röhren findet eine Luftbewegung nur während der Beförderung von Büchsen statt. Die Zeit zwischen dem Gange der einzelnen Züge wird verwendet, um die während des Laufes derselben in den Luftbehältern verminderte Pressung bz. Verdünnung wieder auf die zur Erzielung der verlangten Geschwindigkeit des nächsten Zuges erforderliche Höhe zu bringen.

Soll die Beförderung eines Zuges mittelst verdichteter Luft vor sich gehen, so wird der den Behälter von der Rohrleitung abschließende Hahn geöffnet, so daß die Luft voll und ungehindert auf den Zug einwirken kann.

Bei der Beförderung mittelst verdünnter Luft steht der Luftleer-Behälter mit der Rohrleitung in offener Verbindung. Behufs der Beförderung eines Büchsenzuges muß der atmosphärischen Luft der Eintritt in die Rohrleitung möglichst unmittelbar hinter dem zu befördernden Zuge gestattet werden. Zu diesem Zwecke haben die Stationen in dem Augenblicke, wo der Zug weitergehen soll, die Rohrleitung mit der atmosphärischen Luft zu verbinden.

In beiden Fällen muß auf den Stationen durch Abschließen des mit dem Luftbehälter zunächst verbundenen Rohrtheils dafür gesorgt werden, daß die während der Vorbereitung des Büchsenzuges zur Weitersendung von der Maschine geleistete Arbeit nicht verloren geht.

Der Empfang und die Weitersendung der Züge mittelst der hierzu bestimmten Apparate regelt sich nun in folgender Weise:

Kommt ein Zug an dem Ende der Rohrleitung D an, so werden durch Oeffnung des Beförderungshahnes G und des Luftpufferhahnes M die nach der Büchsen-Empfangskammer auf beiden Seiten führenden Röhren F, L und P mit Luft von derselben Pressung angefüllt, welche hinter dem Zuge herrscht, so daß die von zwei Seiten kommenden Luftströmungen in dem Zuführungsrohre P sich begegnen und dadurch in dem letzteren den Zug zum Stillstand bringen. Läßt nun der Beamte durch Oeffnung des Anlaßhahnes O die vor dem Zuge befindliche Luft entweichen, so kann der Zug langsam in die Büchsen-Empfangskammer gleiten. Nach Entnahme der für die Station bestimmten Büchsen wird der Zug für die Weitersendung geordnet bz. vervollständigt und gelangt demnächst in die Büchsen-Absendungskammer und von da zu den Rohrleitungen.

Eine besondere Vorrichtung zum Absperren des Zuführungsrohres soll verhüten, daß durch die in den Leitungen befindliche Luft die Büchsen beim Einlegen einzeln weggeschleudert werden. In der Vertiefung im Fußboden unter der Deckplatte des Rahmens sind nämlich Scheibenverschlüsse V der einmündenden Röhren angebracht. Diese Verschlüsse können durch Zugstangen vom Standpunkte des den Apparat bedienenden Beamten leicht geöffnet oder geschlossen werden. Sie dienen dazu, die Rohrstränge dann geschlossen zu halten, wenn diese mit den Behältern für Luftleere der anderen Station in offener Verbindung stehen und der dahin unter Luftleere abzusendende Zug bei der Verschlußthür der Aufgabekammer des Apparats in den Rohrstrang eingelegt werden soll.

Die Büchsen sind aus getriebenem Eisenblech gefertigt und von einem solchen Umfange, daß sie bequem durch die Röhren gleiten können; die letzte Büchse jedes Zuges ist mit einer Ledermanchette versehen.

In jedem der beiden Kreise des Röhrennetzes wird die Beförderung der Züge immer in ein und derselben Richtung von einem Amt zum andern stattfinden, so daß z. B. ein von dem Haupt-Telegraphenamt ausgehender Zug der Reihe nach die Rohrpost-Aemter Nr. 2, 3, 4, 5, 6 und 7 durchläuft und dann zum Haupt-Telegraphenamt zurückkehrt. In den Zweigröhrenleitungen zwischen den Aemtern Nr. 6 und 13, 9 und 14, sowie zwischen den Aemtern Nr. 11 und 15 wird dagegen eine hin- und hergehende Beförderung stattfinden.

Sämmtliche Rohrpost-Aemter, sowie die Maschinenstation, Pallisadenstraße 88, werden telegraphisch verbunden und mit Apparaten, Batterien und Zimmerleitungen versehen; sie sollen in den Stand gesetzt werden, mit den Nachbarämtern nicht nur einfache Zeichen über Abgang und Ankunft von Zügen mit Rohrpostsendungen, sondern nöthigenfalls zusammenhängende Mittheilungen auf telegraphischem Wege zu wechseln.

Was die Benutzung der Rohrpostanlage und den Betrieb bei derselben anlangt, so wird für jetzt beabsichtigt:

1) die in Berlin von auswärtigen Stationen einlaufenden Telegramme mit beschleunigter Geschwindigkeit an die Adressaten zu befördern;
2) die hier bei den verschiedenen Aemtern aufgegebenen Telegramme ohne

Zeitverlust an die zum Abtelegraphiren derselben nach auswärts bestimmten Stationen gelangen zu lassen;

3) innerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin sowohl verschlossene Briefe (Rohrpostbriefe), als auch Postkarten (Rohrpostkarten) zur Beförderung mittelst Rohrpost zuzulassen. Das Verfahren der Einschreibung wird jedoch auf Rohrpostsendungen keine Anwendung finden.

Zu den Rohrpostbriefen sind in der Regel die für dieselben bestimmten gestempelten Briefumschläge zu verwenden. Die Briefe dürfen das Höchstgewicht von 10 Grammen nicht übersteigen und nicht mit Siegellack verschlossen sein, auch steife oder zerbrechliche Einlagen nicht enthalten, da sie behufs Einlegens in die Briefbehälter gerollt werden müssen. Der Verschluß ist nur durch Zukleben der gummirten Ränder des Briefumschlags herzustellen. Zu Rohrpostkarten werden zwar ebenfalls besondere Formulare angefertigt werden; jedoch soll auch die Verwendung gewöhnlicher Postkarten zulässig sein; letztere sind alsdann auf der Vorderseite oben links mit der deutlichen und zu unterstreichenden Bezeichnung »Rohrpost« zu versehen.

Rohrpostsendungen können in Berlin bei allen Post- bz. Telegraphenämtern eingeliefert, auch in jeden Postbriefkasten gelegt werden; es empfiehlt sich jedoch, die Sendungen bei einem Amte mit Rohrpostverbindung einzuliefern.

Die im Voraus zu entrichtende Gebühr für die Beförderung und Bestellung von Rohrpostsendungen beträgt:

für einen Brief 30 Pfennig,
für eine Postkarte 25 Pfennig.

In Wien werden für die Beförderung und Bestellung eines Rohrpostbriefes 20 Nkr. = 40 Pf. erhoben.

Gegenüber den durch die Rohrpost-Einrichtungen dem Publikum gewährten Vortheilen und in Berücksichtigung des Umstandes, daß die Beförderung der Telegramme nach und von außerhalb durch die Rohrpost innerhalb des Weichbildes von Berlin ohne Zuschlag zu den eigentlichen Telegraphengebühren erfolgt, muß die oben erwähnte Taxe als mäßig bezeichnet werden.

Gestempelte Briefumschläge und Postkarten für Rohrpostsendungen werden zum Betrage des Werthstempels (erstere also ohne den Zuschlag von 1 Pf.) bei allen Post- und Telegraphenämtern Berlins verkauft. Gewöhnliche Postkarten sind, falls sie mit der Rohrpost befördert werden sollen, vom Absender mit Post- oder Telegraphen-Freimarken zum Betrage von 25 Pf. (gestempelte Postkarten also nur zum Ergänzungs-Betrage von 20 Pf.) zu bekleben. Unfrankirte bz. ungenügend frankirte oder nicht geeignete Rohrpostsendungen werden wie gewöhnliche Stadtpostsendungen behandelt.

Um die Rohrpostanlage für das Publikum möglichst nutzbar zu machen, soll der Beförderungsdienst bei derselben auf folgenden Grundlagen geregelt werden:

Für den Betrieb ist zunächst in Aussicht genommen, täglich während 13 Stunden, von 8 Uhr Vormittags bis 9 Uhr Abends, vom Haupt-Telegraphenamt aus mit Beginn jeder Viertelstunde einen telegraphisch angekündigten Zug durch die beiden Röhrenkreise laufen zu lassen, an welchen sich korrespondirende Züge auf den Zweiglinien anschließen. Nur zwischen dem Haupt-Telegraphenamte und dem Amte in der Börse werden während der Börsenzeit in kürzeren Zeiträumen, etwa alle fünf Minuten, Züge laufen.

Die nicht durch Rohrpost verbundenen Verkehrsanstalten senden die bei ihnen

zur Aufgabe gelangten Rohrpostbriefe rc. mit Hülfe der vorhandenen Postbeförderungs-Gelegenheiten bz. durch Boten in bestimmten, dem Gange der Züge entsprechenden Zeiträumen zu dem nächsten Rohrpost-Amte, von welchem aus die Weiterbeförderung durch Rohrpost erfolgt. Sind diese nicht in das Röhrennetz eingeschalteten Verkehrsanstalten mit den Rohrpost-Aemtern telegraphisch verbunden, dann erfolgt die Beförderung der Telegramme an das zugehörige Rohrpost-Amt in der Regel auf telegraphischem Wege. Ist eine solche telegraphische Verbindung dagegen nicht vorhanden, so werden die aufgegebenen Telegramme ebenso wie die Rohrpostbriefe behandelt. Die Rohrpost-Aemter befördern die bei ihnen aufgegebenen bz. an sie gelangten Rohrpostsendungen, soweit solche nicht etwa im Bestellbezirke dieser Anstalten abzutragen sind, mit dem nächsten Rohrpostzuge weiter.

Von dem letzten Rohrpost-Amte ab werden die Telegramme sowohl als die Rohrpostbriefe und Karten durch besondere Briefträger, deren Bestelltour dem Gange der Rohrpostzüge angepaßt ist, den Adressaten zugestellt werden. Bei diesem Beförderungsmodus wird nicht nur die eigentliche Stadt-Korrespondenz schneller als bisher Beförderung erhalten, sondern auch die Bestellzeit der von außerhalb eintreffenden und die Beförderungszeit der in Berlin aufgegebenen Telegramme abgekürzt werden. Vorerst wird bei der Rohrpost als Ziel angestrebt, daß jede Rohrpostsendung spätestens eine Stunde nach der Aufgabe sich in den Händen des Empfängers befindet.

Stadttelegramme werden zufolge der Inbetriebsetzung der Rohrpost-Anlage voraussichtlich nicht mehr vorkommen. Ihre Behandlung würde sich nach den für die Telegramme nach und von außerhalb, bz. für die übrigen Rohrpostsendungen gegebenen Vorschriften regeln.

So ist in überraschend kurzer Zeit ein neues Beförderungsmittel geschaffen worden, welches voraussichtlich bald seinen Einfluß auf den Gang der Geschäfte in der Reichshauptstadt in vortheilhaftester Weise äußern wird. Post und Telegraphie vereinigen bei der Rohrpostanlage ihre Kräfte, um dieselbe den allgemeinen Interessen des Verkehrs so nutzbar als möglich zu machen.

Die weitere Entwickelung der Anlage ist schon jetzt Gegenstand der Fürsorge der obersten Post- und Telegraphen-Verwaltung, indem dieselbe bereits in Aussicht genommen hat, den benachbarten Ort Charlottenburg in das Netz der Berliner Rohrpost mit hineinzuziehen, sowie die Rohrpost-Anlagen auf Hamburg, Breslau, Dresden, Leipzig, Cöln rc. auszudehnen.

Für die Gediegenheit der Anlage in ihren einzelnen Theilen spricht der Umstand, daß die Ausführung der Arbeiten den bewährten Ingenieuren Ritter von Felbinger in Wien und Crespin in Paris übertragen worden ist, welche nicht nur die gleichen Anlagen in Paris und Wien hergestellt haben, ohne daß von Störungen derselben bis jetzt etwas bekannt geworden wäre, sondern auch dem Vernehmen nach mit neuen Aufträgen zu ähnlichen Anlagen betraut worden sind. Für die zweckentsprechende Verwerthung der Einrichtungen bürgen die in vielen Fällen erprobte Umsicht und Thätigkeit unserer Post- und Telegraphenbeamten.

Hoffen wir, daß die von dem neuen Unternehmen gehegten Erwartungen von den Erfolgen übertroffen werden, damit recht bald auch anderen großen Städten des Deutschen Reichs die Wohlthaten einer geregelten Rohrpostverbindung zu Theil werden können.

---

100. Aufnahme von Wechselprotesten durch Postbeamte.

Dem General-Postamte ist in den letzten Jahren, neben anderen auf eine erweiterte Nutzbarmachung des Post-Auftragsverfahrens zur Besorgung von Wechselgeschäften abzielenden Wünschen, aus den Kreisen der Verkehrstreibenden wiederholt der Vorschlag gemacht worden, die der Post zur Einziehung übergebenen Wechsel im Falle der Nichtzahlung durch Postbeamte protestiren zu lassen.

Eine in diesem Sinne schon im Jahre 1873 an den Reichstag gerichtete Petition wurde gegenüber der damaligen Sachlage von der Petitionskommission als zur Erörterung im Plenum nicht geeignet bezeichnet.

Die Verbandsdirection der Schutzgemeinschaft für Handel und Gewerbe in Deutschland hat nunmehr die Geltendmachung des gleichen Wunsches durch Anrufung des deutschen Reichstages wiederholt und unterm 28. September folgende Petition eingereicht:

»Wenn in dankenswerther Weise anzuerkennen ist, daß in neuerer Zeit Wechsel- zc. Forderungen durch die Post zum Inkasso gelangen können und wenn durch die diesbezüglichen Postgesetze dem deutschen Handels- und Gewerbestande eine große Erleichterung im gegenseitigen Verkehr zu Theil wurde, so ist doch dadurch einem schon früher gefühlten und in den betreffenden Orten schwer empfundenen Uebelstande bei dergleichen Inkassos durch obenerwähnte Einrichtungen resp. Gesetze nicht abgeholfen.

Dieser Uebelstand liegt darin, daß durch das derzeitige Wechsel-Protestverfahren an Orten, wo ein Gerichtssitz nicht ist, und ein Rechtsanwalt nicht wohnt, unverhältnißmäßig hohe Kosten (Protestspesen u. s. w.), und aus dem entstehenden Zeitverlust dem Auftraggeber auch noch empfindlichere Schäden erwachsen.

Es würden aber diese Mehrkosten, diese Schäden auf keinen Fall entstehen, wenn die als Reichsbeamte angestellten Briefträger die Befugniß hätten, den Wechselprotest selbst aufzunehmen. Eine solche Einrichtung würde die bewährten, praktischen Institutionen der Post nur vervollkommnen.

Wir erlauben uns daher, zu bitten, der hohe Reichstag wolle beschließen:

> daß, falls die der Post zum Inkasso übergebenen Wechsel zum Protest gelangen müssen, dieser Protest von der betreffenden Postanstalt resp. deren Beamten (Briefträger zc.) selbst rechtsgültig aufgenommen werden kann, und hierbei nur die üblichen Protestspesen ohne weitere Kosten erhoben werden.

Im Interesse des gesammten deutschen Handels- und Gewerbestandes sieht der Berücksichtigung ihrer Bitte entgegen und zeichnet im Namen der zum Verbande gehörenden 37 Vereine mit ca. 8700 Mitgliedern«

(folgt die Unterzeichnung.)

Diese Petition gelangte in der Sitzung der Petitionskommission des deutschen Reichstages vom 16. November zur Verhandlung. Der Kommissarius der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gab hierzu folgende Erklärung ab:

»Die Reichs-Postverwaltung hat es seit dem Jahre 1871 in den Bereich ihrer Aufgaben aufgenommen, die Einziehung von Wechselbeträgen im Wege des Post-

Auftragsverfahrens durch ihre Organe zu bewirken. Hiervon wird seitens des Publikums in einem Umfange Gebrauch gemacht, welcher von Jahr zu Jahr in raschem Steigen begriffen ist. Während des Jahres 1875 sind der Postverwaltung 1,556,000 Postaufträge über insgesammt 184 Millionen Mark übergeben worden.

Sehr bald nach dem Beginn des neuen Verfahrens sind mehrfache auf Ausdehnung desselben gerichtete Wünsche aus den Kreisen der Verkehrstreibenden an die Postverwaltung gelangt. Dieselben bezweckten einerseits, daß die Post es übernehmen möge, Wechselformulare den Bezogenen zur Acceptation vorzulegen; andererseits wünschten sie, daß die Postverwaltung die ihr zur Einziehung übergebenen Wechsel im Falle der Nichtzahlung durch Postbeamte protestiren lasse.

In ersterer Hinsicht hat die Postverwaltung dem geltend gemachten Bedürfnisse entsprochen, indem seit dem 1. August d. J. die Einholung von Wechselaccepten bei Wechseln bis zum Betrage von 3000 Mark vermöge eines dem Postauftrage nachgebildeten Verfahrens durch Postbeamte bewirkt wird.

Die Aufnahme der Wechselproteste durch Postbeamte ist in zahlreichen der Postverwaltung zugegangenen Anträgen aus dem Kreise des Handelsstandes in ähnlicher Weise wie in der vorliegenden Petition als wünschenswerth bezeichnet und es ist dabei nicht nur auf die Höhe des jetzt bestehenden Gebührentarifs für gerichtliche oder notarielle Protesterhebung hingewiesen, sondern auch angeführt worden, daß an Orten ohne Gericht oder Notar die Protesterhebung überhaupt nur mit großen Schwierigkeiten ausführbar sei.

Die Reichs-Postverwaltung hat sich diesen Anträgen gegenüber auf die Erklärung beschränkt, daß es zur Uebernahme der Wechselproteste durch ihre Organe einer Abänderung der Wechselordnung bedürfen würde, und daß es den Antragstellern überlassen bleiben müsse, das Bedürfniß zu dieser gesetzgeberischen Maßregel zuständigen Orts zur Geltung zu bringen.

Was die Ausführbarkeit der von den Petenten angeregten Maßregel anlangt, so darf auf den Vorgang eines Nachbarlandes verwiesen werden.

In Belgien ist, nachdem bereits im Jahre 1870 eine einfachere Form der Protestaufnahme vermittelst der auf den Wechsel selbst niederzuschreibenden Erklärung des protestirenden Beamten, daß der Wechsel nicht gezahlt worden sei, gesetzlich zur Einführung gelangt ist, durch Gesetz vom 12. Mai d. J. die Postverwaltung ermächtigt worden, die Protestaufnahme von Wechseln durch ihre Beamten bewirken zu lassen.

Dieses Verfahren beschränkt sich zunächst auf Wechsel, welche an Ordre der Nationalbank zahlbar sind, und auf Orte, an welchen weder ein Notar noch ein Gerichtsvollzieher wohnhaft ist.

Angesichts der diesseits im Post-Auftragsverfahren bisher gesammelten Erfahrungen bin ich zu der Erklärung beauftragt, daß die Reichs-Postverwaltung es für ausführbar betrachtet, die ihr zur Einziehung übergebenen Wechsel im Falle der Nichtzahlung durch Postbeamte protestiren zu lassen. Sie geht dabei von der doppelten Voraussetzung aus: einmal, daß auch in Deutschland die Form der Protestaufnahme in ähnlicher Weise, wie dies in Belgien geschehen ist, vereinfacht wird, und zweitens, daß der Postverwaltung aus der Besorgung der Protestaufnahme keine weitergehende Haftpflicht erwächst, als ihr für die Besorgung der Postaufträge gegenwärtig obliegt. Postordnungsmäßig haftet nämlich die Postverwaltung für die Beförderung eines Post-Auftragsbriefes wie für einen eingeschriebenen Brief, d. h. sie leistet für den

Fall des Verlustes eines solchen Briefes ohne Rücksicht auf die Höhe des dadurch entstandenen Schadens eine Entschädigung von 42 Mark. Hingegen ist eine weitergehende Gewähr, insbesondere für die Erfüllung der besonderen Vorschriften des Wechselrechtes, in der Postordnung ausdrücklich abgelehnt.«

Von der Kommission wurde die vorstehende Erklärung mit Befriedigung aufgenommen, die Petition indessen zur Berathung im Plenum des Reichstages nicht für geeignet gehalten, da eine Abänderung der Wechselordnung in der gegenwärtigen Session wegen der anderweit vorliegenden großen Gesetzentwürfe nicht an der Zeit sei.

---

101. Zur Organisation der Landbriefbestellung.

Im Hinblick auf den Vorgang einzelner auswärtiger Postverwaltungen ist neuerdings auch von der Reichs-Postverwaltung die Frage in Erwägung gezogen worden, ob es sich nicht zur Beschleunigung der Landbriefbestellung und bz. zur Erreichung einer höheren Leistungsfähigkeit der einzelnen Besteller empfehlen möchte, die Landbriefträger wenigstens in solchen Bezirken beritten zu machen, welche sehr ausgedehnte und weit vom Sitze der Postanstalt sich abzweigende Bestellreviere mit geschlossenen Ortschaften haben.

Unter den verschiedenen zur Abgabe von Gutachten hierüber aufgeforderten Ober-Postdirectionen hat namentlich die Ober-Postdirection in Oldenburg eine eingehende und unseres Dafürhaltens zutreffende Darlegung abgegeben, deren Inhalt wir nachstehend folgen lassen:

Die Frage, ob es zur Beschleunigung der Landbriefbestellung bz. zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Besteller sich empfehlen möchte, die Landbriefträger in denjenigen Bezirken, welche sehr ausgedehnte und weit vom Sitze der Postanstalt sich abzweigende Bestellreviere mit geschlossenen Ortschaften haben, beritten zu machen, würde ich unter der Voraussetzung bejahen können, daß die Ortschaften ihrer Bauart nach wirklich geschlossen und durch gute, für Reiter zu allen Jahreszeiten passirbare Wege unter einander und mit dem Postorte verbunden sind.

Diese Bedingungen werden, soweit mir bekannt ist, großentheils in dem zwischen der Weser und Elbe liegenden Theile der Provinz Hannover, in der Provinz Schleswig-Holstein, in Mecklenburg und in den östlichen altpreußischen Provinzen vorhanden sein.

In dem hiesigen Ober-Postdirections-Bezirke dagegen trifft nur die erste Voraussetzung — das Vorhandensein sehr ausgedehnter und weit vom Sitze der Postanstalt sich abzweigender Bestellreviere — theilweise zu, während die anderen beiden Bedingungen für die Zweckmäßigkeit des Berittenseins der Landbriefträger — geschlossene Ortschaften und gute stets passirbare Reitwege — fast gänzlich fehlen, bz. nur während der besseren Jahreszeiten vorhanden sind.

Das platte Land des hiesigen Bezirks zeigt, trotz der Verschiedenartigkeit der Bodenbeschaffenheit, in Bezug auf die Bauart der Ortschaften durchweg denselben eigenthümlichen Charakter.

Die Zahl der geschlossenen ländlichen Ortschaften ist nämlich sehr gering. Mit Ausnahme weniger beschränkter Gebietstheile bestehen die Ortschaften des platten Landes hiesiger Gegend vielmehr fast allgemein aus zerstreut umherliegenden einzelnen

Gehöften (Kolonaten, Plätzen), oder aus oft stundenlang ausgedehnten Reihen einzelner, durch Einfriedigungen gegeneinander abgegrenzter Gehöfte.

Die Gehöfte liegen großentheils abseits von den Fahr- (und Reit-) Wegen, umgeben von den zu den Besitzungen gehörigen Ländereien, und sind untereinander durch schmale, nur von Fußgängern passirbare Fußpfade verbunden; durch diese Pfade wird es möglich, das Nachbargehöft zu Fuß weit rascher zu erreichen, als es ein Reiter auf dem Fahr- (und Reit-) Wege erreichen könnte.

Die Gehöfte sind meistens von Gärten oder Vorhöfen, bisweilen auch von kleinen Holzbeständen unmittelbar umgeben und diese wiederum durch Hecken, Zäune oder sonstige Einfriedigungen, welche mit Thoren versehen sind, umschlossen. Nicht selten findet man im Innern des ersten Gartens oder Hofes noch einen zweiten besonders eingefriedigten, ebenfalls durch ein Thor verschlossenen Raum.

Die Thorwege werden meistens verschlossen gehalten, damit das auf den Höfen sich aufhaltende Vieh nicht anderweitig gehütet zu werden braucht. Zur Vermeidung des häufigen Oeffnens und Schließens der Thore befinden sich in den Zäunen oder Hecken besondere Vorrichtungen für Fußgänger zum Uebersteigen, während einem Reiter der Zugang zu dem Gehöfte nur dadurch möglich wird, daß er vom Pferde absteigt, um das Thor zu öffnen, sein Pferd in das Innere des Hofes 2c. zu führen und demnächst das Thor wieder zu verschließen.

Ist es schon bei den größeren Gehöften für einen Reiter schwierig und zeitraubend, sich den Zugang zu verschaffen, so wird ihm dies bei den kleineren, von den sogenannten kleinen Leuten bewohnten Gebäuden fast unmöglich. Die letzteren sind gewöhnlich nur auf schmalen, ausschließlich für Fußgänger angelegten und ebenfalls durch eingefriedigte Gärten 2c. führenden Wegen zu erreichen.

In den Marschgegenden im nördlichen Theile des Herzogthums Oldenburg und Ostfrieslands sind die einzelnen Gehöfte in der Regel noch von breiten Wassergräben umzogen, über welche nur schmale, für einen Reiter ganz unzugängliche Holzstege führen.

Wird außer der im Vorstehenden geschilderten Lage und Bauart der Ortschaften noch der Umstand berücksichtigt, daß die Landbewohner fast niemals *in den* nach dem Hauptwege zu liegenden Räumen der Gehöfte sich aufhalten, da diese Räume für Viehstände, Heu- und Strohlagerung 2c. benutzt werden, daß der Landbriefträger daher in den meisten Fällen genöthigt ist, die Bewohner im Innern der häufig weitläufigen Gebäude aufzusuchen, so erscheint es unzweifelhaft, daß ein berittener Landbriefträger sowohl auf die Zurücklegung der Entfernungen zwischen den einzelnen Gehöften, als auch auf die Bestellung selbst einen größeren Zeitraum würde verwenden müssen, als dies seitens der Landbriefträger gegenwärtig geschieht. Selbst in denjenigen Fällen, wo es sich lediglich um die Abgabe von gewöhnlichen Briefsendungen oder Zeitungen handelt, würde der berittene Landbriefträger meistens genöthigt sein, das Pferd zu verlassen und dasselbe während der Zeit seiner Abwesenheit im Innern der Gebäude in der Nähe des Gehöftes anzubinden, wozu sich überdies in vielen Fällen, namentlich bei den von Gräben umzogenen Gebäuden, die Gelegenheit nicht bieten würde.

Das bei geschlossenen Orten zweckmäßige Verfahren eines berittenen Landbriefträgers, das Pferd irgendwo unterzustellen und während dieser Zeit die Bestellung im Orte auszuführen, kann selbstverständlich bei der weiten Ausdehnung der hiesigen Landorte mit Nutzen nicht zur Anwendung kommen.

Diesen Verhältnissen, welche ein Berittensein der Landbriefträger für den hiesigen Bezirk unzweckmäßig erscheinen lassen, treten noch diejenigen Hindernisse hinzu, welche die Boden- und Wegebeschaffenheit mit sich bringt.

Die Zahl der Kunststraßen ist im hiesigen Bezirk verhältnißmäßig noch sehr gering; der Fahr- und Reitverkehr auf dem Lande findet daher größtentheils auf gewöhnlichen unbesteinten Landwegen statt. In den Marschen der nördlichen Bezirksgegenden sind diese aus der zähen thonartigen Kleierde bestehenden Wege fast nur in der trockenen Jahreszeit passirbar; im Frühjahr, Herbst und Winter dagegen werden sie durch die häufigen Niederschläge und durch das in Folge der niedrigen Lage des Landes sich ansammelnde Wasser derartig aufgeweicht, daß Fuhrwerke und Reiter entweder gar nicht, oder günstigenfalls äußerst langsam auf denselben sich fortbewegen können. Die Fußgänger benutzen während dieser Jahreszeiten die schmalen, vielfach mit einer Backsteinpflasterung versehenen, höher angelegten Fußpfade, während im Uebrigen der Verkehr auch zu Schiff auf den die Marschen vielfach durchschneidenden »Sieltiefen« (Kanälen) vermittelt wird.

Fast ebenso ungünstig, wie in den Marschen, liegen die Wegeverhältnisse in den weiten Moordistrikten des mittleren und südlichen Theils des hiesigen Bezirks.

Einen weiteren Hinderungsgrund gegen die Durchführung der Maßregel, die Landbriefträger beritten zu machen, ergeben die hiesigen Wasserverhältnisse. Die Abzugsgräben und Kanäle der weiten Niederungsflächen vermögen im Winter und Frühjahr die Wassermengen nicht zu fassen und abzuführen; demzufolge sind diese Gegenden oft monatelang überschwemmt und die Landbriefträger erreichen die einzelnen Ortschaften und Gehöfte nur auf den hoch angelegten schmalen Fußpfaden, oft auch nur, indem sie sich eines Bootes bedienen.

Außerdem ist die Zahl der über die Gräben und Sieltiefen führenden Brücken für Fuhrwerke und Reiter verhältnißmäßig gering; für Fußgänger sind dagegen schmale Stege in großer Zahl angebracht.

Weitere Zeitverluste würden dadurch herbeigeführt werden, daß ein berittener Landbriefträger bei Bestellung der Packete, Geldsendungen rc., sowie bei der Einziehung von Geldbeträgen auch in denjenigen Fällen das zeitraubende Absteigen nicht würde vermeiden können, wo dies die oben geschilderte Lage und Bauart der Gebäude nicht ohnehin schon fordert und daß dem Pferde unterwegs wiederholt eine längere Rast zum Füttern rc. gegeben werden müßte. Ueberdies ist nach der Ansicht hiesiger Sachverständiger kaum anzunehmen, daß bei der hiesigen Boden- und Wegebeschaffenheit ein Pferd eine tägliche Leistung von 9—10 Stunden würde verrichten können.

Falls aber auch durch berittene Landbriefträger in einzelnen wenigen Revieren des hiesigen Bezirks eine Beschleunigung in der Landbriefbestellung herbeigeführt werden könnte, so würde ich doch mit Rücksicht auf die hohen Kosten, welche der Postkasse durch diese Einrichtung erwachsen würden, Bedenken tragen, dieselbe zu einer beschränkten Einführung zu empfehlen.

Nach den in den verschiedensten Theilen des Bezirks angestellten Ermittelungen würde die dem Landbriefträger allein auf die Unterhaltung eines Pferdes zu gewährende jährliche Bauschsumme, je nach der Höhe der Haferpreise, 700—800 *M.* betragen müssen.

Abgesehen von den Anschaffungskosten für ein kräftiges Pferd, die sich durchschnittlich auf 375 *M.* veranschlagen lassen, würde zu berechnen sein:

1. für Abnutzung des Pferdes (20 Prozent vom Einkaufspreise) . . 75,00 *M.*
2. für Futterungskosten:
   täglich 5 Kil. Hafer à 20 Pf. . . . . 1,00 *M.*
   » 4 » Heu (50 Kil. = 4 *M.*) . 0,32 »
   » 3 » Stroh (50 Kil. = 4 *M.*) 0,24 »
   täglich 1,56 *M.* oder jährlich 569,40 »
3. für Abnutzung der Ausrüstungsgegenstände (Sattel, Zaum rc.) 30 Prozent von dem auf 60 *M.* zu veranschlagenden Einkaufspreise . . . . 18,00 »
4. für Hufbeschlag täglich 0,07 *M.* oder jährlich . . . . 25,25 »
5. für Stallung und Futterremise . . . . 65,00 »

mithin jährlich etwa die Summe von . . . . . 752,65 *M.*

Für die Richtigkeit dieser Berechnung dürfte der Umstand sprechen, daß den berittenen Grenzaufsehern im hiesigen Bezirk für Unterhaltung eines Pferdes eine jährliche Bauschsumme von 720 *M.* gewährt wird.

Bei der größeren Anstrengung der Landbriefträgerpferde erscheint daher die oben angeführte Summe von 700—800 *M.* jährlich nicht zu hoch gegriffen.

Wird nun erwogen, daß selbst unter den für das Berittensein der Landbriefträger günstigen Umständen zwei Landbriefträger zu Fuß mindestens dasselbe, in der Regel aber mehr leisten werden, als ein Landbriefträger zu Pferde, und daß die Landbriefträger im hiesigen Bezirk nur eine Besoldung von durchschnittlich 514 *M.* jährlich beziehen, so ergiebt sich, daß schon im Kasseninteresse zu empfehlen sein würde, eine Beschleunigung der Landbriefbestellung durch Vermehrung der Landbriefträgerstellen, anstatt durch die Einführung berittener Landbriefträger, herbeizuführen.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß es nicht selten für die Landbriefträger schwer sein würde, in ihren Wohnorten passende Stallungen für die Pferde zu erlangen, und daß sie bei den in Folge anstrengender Leistungen unvermeidlichen Erkrankungen der Pferde gezwungen sein würden, sich Aushülfspferde zu verschaffen, woraus ihnen bedeutende Kosten erwachsen würden.

In vielen Fällen würde es überhaupt unmöglich sein, ein Aushülfspferd zu erlangen.

Ehrerbietigst fasse ich daher meine Ansicht — übereinstimmend mit der Ansicht der hiesigen Bezirks-Postinspektoren und der dieserhalb befragten erfahrenen, mit den Verhältnissen der Gegend vertrauten Postamtsvorsteher, Posthalter und sonstigen sachverständigen Männer — dahin zusammen, daß ich die Verwendung berittener Landbriefträger im hiesigen Bezirk als zweckmäßig **nicht** zu empfehlen vermag.

---

107. Das Oersted-Denkmal zu Kopenhagen.

Der Name des großen dänischen Naturforschers Hans Christian Oersted ist in der ganzen gebildeten Welt bekannt. Jedermann weiß, daß Oersted zuerst die Ablenkung der Magnetnadel durch den elektrischen Strom wahrnahm und richtig erkannte und durch diese Entdeckung den Grundstein legen half zu einem Zweige des

Verkehrswesens, dessen Entwickelung und Förderung zu verfolgen eine der erfreulichsten Aufgaben dieser Blätter bildet. Hat sich Oersted durch seine epochemachende Entdeckung ein Denkmal, dauernder als Erz, in der Wissenschaft gesetzt: so wollte und durfte Dänemarks Hauptstadt, in welcher er ein Leben reich an Wirken und an edlen Früchten geistigen Schaffens zugebracht hat, es sich nicht nehmen lassen, dem Geisteshelden auch ein äußeres Zeichen der Liebe und Anerkennung zu errichten.

Die Wissenschaft verdankt dem Kopenhagener Professor noch mehrfache Entdeckungen und Untersuchungen auf physikalischem und chemischem Gebiete, über welche er meist in Poggendorf's Annalen berichtet hat, und die ihm schon in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts einen bekannten und geachteten Namen unter den Fachgenossen verschafft haben. Für Dänemark hat Oersted jedoch eine weitergehende Bedeutung. Die kleine Nation feiert in ihm nicht nur den Physiker, sondern vornehmlich auch den Philosophen und Dichter, in dessen gediegenem und volksthümlichen Wirken — wie »Naturlaerens mechaniske Deel«, »To Kapitler af det Skjónnes Naturlaere« (Zwei Kapitel von der Naturlehre des Schönen), »Aanden i Naturen« (Der Geist in der Natur), »Vejen fra Naturen til Gud« (Der Weg von der Natur zu Gott) — ein eigenthümlich fesselnder Ton mit schön gewählter und zart benutzter poetischer Färbung gepaart ist, und worin sich logische Schärfe mit religiöser edler Wärme, anregender Frische und friedliebender Anspruchslosigkeit verbindet. Die gesammelten und hinterlassenen Werke Oersted's bilden neun stattliche Bände. Die bedeutendsten dieser Arbeiten sind auch in unsere Sprache übertragen, durch viele Auflagen in Deutschland weit verbreitet und mit ungewöhnlichem Beifall aufgenommen worden.

Dänemark verehrt ferner in Oersted den berufstreuen Lehrer, welcher 50 Jahre hindurch mit seltenem Erfolge an der Kopenhagener Universität wirkte, den Gründer der polytechnischen Schule und den Stifter der Gesellschaft für die Ausbreitung der Naturlehre, welche unter reger Mitwirkung ihres Stifters in den verschiedenen Städten Dänemarks Vorlesungen halten ließ, um gemeinnützige, naturwissenschaftliche Kenntnisse im Volke zu verbreiten. Die dänische Nation feiert in ihm den wahren Vaterlandsfreund, welcher in Wort und Schrift danach strebte, seine Muttersprache zu bereichern und aus derselben die Fremdwörter zu verdrängen; sie gedenkt bei seinem Namen auch seines Bruders, A. S. Oersted, eines der bedeutendsten dänischen Juristen und Staatsmänner, welcher wiederholt in Zeiten politischer Aufregung berufen war, als Minister das Staatsschiff zu lenken. Auch der Briefwechsel, welchen — wie wir dem »Naer og Fjern« entnehmen — der Altmeister deutscher Dichtkunst Göthe mit Hans Christian Oersted »als ein Physiker mit dem andern« pflog, erregt mit Recht den freudigen Stolz unseres Nachbarvolkes.

Der Gedanke wegen Errichtung einer Bildsäule für den großen Mann, welcher am 14. August 1777 in Rudkjóbing auf Langeland geboren ward, 1794 die Universität in Kopenhagen bezog und bis zu seinem am 9. März 1851 erfolgten Tode fast ausschließlich dort verblieb, ging von Oersted's früheren Schülern und Freunden aus. Sie erließen eine Aufforderung zur Beisteuer an das gesammte dänische Volk. Die Mittel — im Ganzen sind bis jetzt 32,000 Kronen verwendet worden — kamen bald zusammen, und so konnte an die Ausführung des Denkmals geschritten werden, dessen Entwurf von dem Professor Jerichau herrührt, und welches von F. C. Holm in Bronze gegossen worden ist.

Nach der uns vorliegenden Zeichnung in der Kopenhagener »Illustreret Ti-

dende« stellt das Denkmal, eine überlebensgroße Bildsäule auf hohem Granitunterbau, den großen Naturforscher dar, wie er in schlichter, dem Leben nachgebildeter Erscheinung aufrecht stehend den Draht einer elektrischen Batterie, welche zu seinen Füßen angebracht ist, über eine Magnetnadel führt. Die Bildsäule erhebt sich auf einem sechseckigen Granitsockel, aus dessen Grundlage drei Absätze vorspringen. Auf diesen Absätzen ruhen drei weibliche Figuren, sinnbildliche Darstellungen der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Der ganze Bau ruht auf mehreren granitnen Stufen. Ganz dicht bei dem Denkmale laufen, gleichsam symbolisch, die Telegraphendrähte entlang.

Die Enthüllung des Denkmals, welches in prächtiger Parkanlage aufgestellt worden ist, fand am 25. September d. J. unter äußerst lebhafter Theilnahme der Bevölkerung und in Gegenwart der Könige von Dänemark und Griechenland statt. In der Festrede entwarf der Direktor der polytechnischen Lehranstalt Professor Holten ein Bild von dem Leben und Wirken des Gefeierten. Es heißt darin:

»Was war Oersted's Entdeckung an jenem denkwürdigen 21. Juli 1820? Sie war ein Funke, welcher zündete und im Laufe von 30 Jahren viele Männer der Wissenschaft in Thätigkeit setzte, um auf der gegebenen Grundlage weiter zu arbeiten; sie ermöglichte, den elektrischen Strom zu messen, zu regeln und zu beherrschen und ihn der Menschheit dienstbar zu machen; sie schaffte der Wissenschaft einen vermehrten Umfang auf nie geahntem Gebiete, und endlich — sehet die Pfahlreihen längs der Wege, welche Metalldrähte tragen, die den verschwiegenen elektrischen Strom führen; Oersted's Entdeckung lehrte ihn sprechen, und als schnellster Bote bringt er jetzt sichere Kunde nach den fernsten Erdenstätten zur Sicherheit der Staaten, des Handels und der Schifffahrt, zum Verderben der Verbrecher; zum Trost der Sorgenden übermittelt er Gewißheit den Unwissenden. Jener unbedeutende, nichtssagende Versuch war nach Verlauf weniger Jahre ein Segen für das ganze Menschengeschlecht.«

Oersted's Entdeckung ist eine Errungenschaft für die ganze Kulturwelt. Die Freude Dänemarks, einen Mann wie Oersted den treuen Sohn des Vaterlandes nennen zu dürfen, ist durchaus gerechtfertigt, und der Ausdruck, welchen diese Freude in der Errichtung des Denkmals gefunden hat, ist gleichzeitig ein ehrendes Zeichen für die Pietät unseres Nachbarvolkes.

---

103. Der Waarenhandel zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland in den Jahren 1872, 1873 und 1874.

Nach einer Reihe umfassender Veröffentlichungen über den Waarenverkehr des Deutschen Reichs innerhalb seiner Grenzen und im Verkehr mit dem Auslande im Allgemeinen hat das Kaiserliche statistische Amt in dem 2. Hefte des XX. Bandes seiner »Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1876« den Waarenhandel zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland in den Jahren 1872, 1873 und 1874 zum Gegenstande seiner statistischen Betrachtungen gemacht.

Was dieser Statistik einen erhöhten Werth verleiht, ist der Umstand, daß die desfallsigen Ermittelungen weit geringeren Schwierigkeiten unterliegen, als dies bei

Erhebungen über den Verkehr mit irgend einem anderen Lande der Fall ist. Die russischen Zollvorschriften verpflichten nämlich die Waarenversender zu einer genauen Bezeichnung des Inhalts aller Sendungen, nach Gattung, Stückzahl, Gewicht und Werth, so daß sich der Waarenverkehr nach verschiedenen Richtungen möglichst vollständig darstellen läßt. Nur der Waarenversand mit den Staatsposten, welcher nicht zur Aufzeichnung gelangt, und die im Wege des Schleichhandels ein- bz. ausgeführten Waaren, welche selbstredend der Feststellung sich entziehen, finden bei der nachstehenden Uebersicht keine Berücksichtigung.

Es umfaßte:

die Gesammteinfuhr aus Rußland:

im Jahre 1872	26,366,509 Ctr. 7,901,232 Stück*)	mit einem geschätzten Werthe von	323,235,900 M.
" " 1873	40,176,863 Ctr. 4,764,560 Stück 20 Tonn.**)	"	417,187,200 M.
" " 1874	46,754,155 Ctr. 3,943,485 Stück 55 Tonn.	"	468,526,400 M.

die Gesammtausfuhr nach Rußland:

im Jahre 1872	10,990,019 Ctr. 4,962 Stück 218,570 Tonn.	mit einem geschätzten Werthe von	337,072,300 M.
" " 1873	16,257,588 Ctr. 2,717 Stück 101,080 Tonn.	"	347,047,100 M.
" " 1874	12,520,248 Ctr. 4,049 Stück 216,380 Tonn.	"	359,703,800 M.

Der gesammte deutsch-russische Handelsumsatz bezifferte sich also auf:

im Jahre 1872	37,356,528 Ctr. 7,906,194 Stück 218,570 Tonn.	mit einem Werthe von	660,308,200 M.
" " 1873	56,434,451 Ctr. 4,767,277 Stück 101,100 Tonn.	" " " "	764,234,300 M.
" " 1874	59,274,403 Ctr. 3,947,534 Stück 216,435 Tonn.	" " " "	828,230,200 M.

*) Vieh, Holzbalken, Bohlen, Bretter, Latten, Faßholz, Eisenbahnfahrzeuge, Wagen, Schlitten, See- und Flußschiffe.

**) Heringe.



Nach den Transportwegen getrennt, stellt sich der Waarenhandel zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland wie folgt:

a. Waareneinfuhr aus Rußland:

		im Landverkehr	im Seeverkehr
1872	Ctr.	20,346,939	6,019,570
	Stück	7,900,190	1,042
1873	Ctr.	29,899,598	10,277,265
	Stück	4,746,129	18,431
	Tonn.	20	—
1874	Ctr.	35,176,104	11,578,051
	Stück	3,943,434	51
	Tonn.	44	11

b. Waarenausfuhr nach Rußland:

		im Landverkehr	im Seeverkehr
1872	Ctr.	9,518,515	1,471,504
	Stück	4,727	235
	Tonn.	204,900	13,670
1873	Ctr.	14,372,929	1,884,659
	Stück	2,653	64
	Tonn.	96,200	4,880
1874	Ctr.	10,319,718	2,200,530
	Stück	3,902	147
	Tonn.	202,840	13,540

Die voraufgeführten Zahlen stellen den Generalhandel des Deutschen Reichs mit Rußland dar, und zwar die Einfuhr aus Rußland nach Deutschland mit Einschluß der durch deutsches Gebiet durchgeführten, nach anderen Ländern weitergehenden russischen Waaren, sowie die Ausfuhr aus Deutschland nach Rußland, mit Einschluß der aus anderen Ländern durch Deutschland durchgeführten *fremden* Waaren.

In Ansehung der Menge steht die Ausfuhr nach Rußland hinter der Einfuhr aus Rußland weit zurück. Der Landverkehr ist beträchtlich erheblicher als der Seeverkehr. Es verhält sich nämlich bei denjenigen Waaren, welche nach dem Gewicht nachgewiesen werden, der Landverkehr zum Seeverkehr:

	bei der Einfuhr	bei der Ausfuhr
1872	= 3,37 : 1	= 6,47 : 1
1873	= 2,91 : 1	= 7,63 : 1
1874	= 3,03 : 1	= 4,70 : 1
Durchschnitt 1872—1874	= 3,06 : 1	= 6,15 : 1

Man sieht hieraus, daß bei der Ausfuhr aus Deutschland nach Rußland der Transport von Waaren auf Landwegen denjenigen auf dem Seewege noch in weit höherem Maße überwiegt, als bei der entgegengesetzten Verkehrsrichtung. Die Zunahme des Verkehrs ist von 1872 auf 1873 erheblich bedeutender, als von 1873 auf 1874.

Im Laufe der 3 Jahre 1872 bis 1874 hat im Großen und Ganzen sowohl der Werth der Einfuhren aus Rußland, als auch derjenige der Ausfuhren nach

Rußland zugenommen. Jedoch war diese Zunahme bei der Einfuhr weit bedeutender, als bei der Ausfuhr. Es betrug nämlich die Werthsteigerung

a) bei der Einfuhr aus Rußland:

von 1872 auf 1873	93,951,300 ℳ	= 29	pCt.
» 1873 » 1874	51,339,200 »	= 12	»
» 1872 » 1874	145,290,500 »	= 45	»

b) bei der Ausfuhr nach Rußland:

von 1872 auf 1873	9,974,800 ℳ	= 3	pCt.
» 1873 » 1874	12,656,700 »	= 4	»
» 1872 » 1874	22,631,500 »	= 7	»

c) beim Gesammtverkehr mit Rußland (Einfuhr und Ausfuhr zusammen):

von 1872 auf 1873	103,926,100 ℳ	= 16	pCt.
» 1873 » 1874	63,995,900 »	= 8	»
» 1872 » 1874	167,922,000 »	= 25	»

In der vom Kaiserlichen statistischen Amte gelieferten Uebersicht sind die Waarengattungen im Verkehr mit Rußland in 380 Positionen, innerhalb 27 Hauptgruppen geordnet, aufgeführt worden.

Nach dem Durchschnitt der drei Jahre 1872—1874 sind an dem Verkehr mit Rußland dem Werthe nach betheiligt

	bei der Einfuhr mit Prozent	bei der Ausfuhr mit Prozent
Getreide und Mahlfabrikate	27,5	1,0
Holz und andere Schnitzstoffe	26,5	0,3
Rohe Spinnstoffe	15,0	10,3
Vieh	8,8	0,1
Haare, Häute, Federn, Felle 2c.	7,8	3,9
Sämereien und Gewächse	3,2	0,2
Animalische Nahrungsmittel	1,6	2,4
Harze, Fette, Oele, Aether, Seifen	1,4	3,8
Gegohrene Getränke..........................	1,3	1,7
Droguen, Chemikalien, Farbenwaaren	1,2	4,0
Seiler-, Webe-, Wirkwaaren, Kleider	1,0	12,4
Dünger und Abfälle..........................	0,6	0,1
Erden, Erze, Steine	0,6	0,6
Rohe Metalle................................	0,6	1,2
Brennstoffe	0,5	2,1
Kurzwaaren, Kunst- und Schmucksachen, literarische Gegenstände	0,5	8,0
Garne	0,4	9,9
Maschinen, Fahrzeuge, Apparate................	0,4	9,2
Alle anderen Waarengattungen zusammen	1,1	28,8
	100	100

Die Waarengattungen, welche bei der Einfuhr aus Rußland vorzugsweise in Betracht kommen, sind: Getreide, Holz, rohe Spinnstoffe, Vieh, Haare, Häute, Leder,

einige animalische und vegetabilische Nahrungsstoffe, während bei der Ausfuhr nach Rußland insbesondere rohe Baumwolle, Droguen und Chemikalien, Fett, Oele, in sehr hervorragendem Maße aber sämmtliche Halb- und Ganzfabrikate der Textil-, Metall-, Leder-, Holz- und Papier-Industrie, sowie aller sonstigen mechanischen Industriezweige, ferner Kunst- und literarische Gegenstände dem großen Nachbarlande zugeführt werden.

Der ganze Handelsverkehr stellt sich deutlich dar als der Austausch von Rohprodukten eines wirthschaftlich in seinen reichen Kräften noch nicht vollständig entwickelten Landes gegen die Gaben einer in der Industrie vorgeschrittenen Nation.

---

104. Schenkungen für das Postmuseum.

In Nr. 10 des Archivs für Post und Telegraphie, Jahrgang 1876, geschah bereits der Beiträge Erwähnung, welche dem im Jahre 1874 im General-Postamtsgebäude zu Berlin eröffneten Postmuseum durch Freunde und Angehörige der Postverwaltung zugeführt worden sind. Indem wir hierunter diejenigen Personen namhaft machen, welchen das Postmuseum eine schätzenswerthe Vermehrung seiner Sammlungen durch Zuwendung von Modellen, Zeichnungen, Photographien, Kupferstichen, Bücherwerken, Urkunden, Autographen, Siegeln und Denkmünzen verdankt, empfehlen wir die Förderung dieses im Aufblühen begriffenen Instituts Allen, die sich für die geschichtliche Entwickelung des Postwesens interessiren.

Die Namen der Geber sind folgende:

Herr Ober-Bürgermeister Dr. Becker in Köln, Mitglied des Herrenhauses,
» Oberst a. D. von Cohausen in Wiesbaden,
Herren Dahleke und Hannig in Schweidnitz,
Herr Postverwalter Drerup in Borghorst,
Mr. Mariano Pardo de Figueroa in Medina Sidonia,
Herr Direktor des Kgl. Münzkabinets Dr. Jul. Friedländer in Berlin,
Herren Gademann und Co. in Schweinfurt,
Herr Postsekretär Haasenstrauch in Wetzlar,
» Geh. exp. Sekretär Halke in Berlin,
» Telegraphen-Director Hering in Düsseldorf,
» Geh. Ober-Postrath Heß in Berlin,
» Redakteur Horwitz in Berlin,
» Postmeister James in New-York,
» Postverwalter Köthe in Pförten,
» Geh. Kanzlei-Sekretär Lange in Berlin,
» Postdirector Löper in Markirch,
» Postassistent Lüders in Travemünde,
» Postmeister Melchior in Birkenfeld,
» Postdirector Möller in Hannover,
» Postdirector Munds in Mühlhausen in Thüringen,
» Otto Oertel in Sterkrade,
» Professor Dr. Opel in Halle a. d. S.,
» Postdirector Reiche-Eisenstuck in Annaberg,
» Postdirector a. D. Ritter in Detmold,
» B. von Rittersholm in Briesen i. d. Mark,

Herr Ober-Postdirector und Geh. Postrath Sachße in Berlin,
» Ober-Postkassen-Buchhalter Scheel in Hamburg,
» Geh. Kanzleidiener Schneider in Berlin,
» Ober-Postsekretär Schück in Danzig,
» Maler Fritz Schulz in Berlin,
» Kanzlei-Director Schulz in Berlin,
Herren Siemens und Halske in Berlin,
Se. Excellenz Herr General-Postmeister Dr. Stephan in Berlin,
Herr Postdirector Steude in Torgau,
» Ober-Postsekretär Theinert in Berlin,
» Geh. Kanzleidiener Trempler in Berlin,
» Postassistent Veerhoff in Oeynhausen,
» » Wendel in Mühlhausen in Thüringen.

II. Kleine Mittheilungen.

Die deutsche Handelsflotte in den Jahren 1871 bis 1875. In dem vom Reichskanzler-Amte für 1875 herausgegebenen alphabetischen Verzeichnisse der deutschen Kauffahrteischiffe wird eine die Jahre 1871 bis 1875 umfassende Uebersicht des Bestandes der registrirten Schiffe von mehr als 50 Kubikmeter (17,65 Reg.-Tons) Brutto Raumgehalt, nach den einzelnen Gebieten, bz. für Preußen nach Provinzen und Küstenstrecken gegeben, deren wesentlichster Inhalt im sechsten Jahrgang der Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Großen Generalstabs übersichtlich zusammengestellt ist.

Hiernach waren im gesammten deutschen Bundesgebiete am 1. Januar 1871 4519 Dampf- und Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 982,355 Reg.-Tons Netto und 39,475 Mann Besatzung vorhanden, am 1. Januar 1875 dagegen 4602 Dampf- und Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 1,068,383 Reg.-Tons Netto und 42,424 Mann Besatzung. Während die gesammte Ladungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte von Jahr zu Jahr gewachsen ist (dieselbe stieg innerhalb der vorbezeichneten Frist von 982,355 Reg.-Tons Netto im Jahre 1871 auf 988,690, im Jahre 1872, bz. in den folgenden Jahren weiter auf 999,158, 1,033,725 und 1,068,383), war dies in Betreff der Schiffszahl nicht immer der Fall; letztere ging im Jahre 1873 von 4529 zu Anfang des Vorjahres auf 4527 und im Jahre 1874 auf 4495 zurück; erst im Jahre 1875 zeigt sich wieder eine Vermehrung um 107 Schiffe. Diese Zunahme trifft lediglich die Segelschiffe, bezüglich deren die Erhebungen von 1871 bis 1874 eine stete Verminderung erkennen lassen.

Es betrug nämlich am 1. Januar des Jahres

	die Zahl der Segelschiffe:	die Ladungsfähigkeit: Reg.-Tons Netto.	die Besatzung: Mann.
1871	4372	900,361	34,739
1872	4354	891,660	34,273
1873	4311	869,637	33,618
1874	4242	866,092	33,103
1875	4303	878,385	33,085

Während bei den Segelschiffen nur das Jahr 1875 eine Zunahme aufweist, trat eine solche bei den Dampfschiffen in jedem der hier in Betracht kommenden Jahre ein. Die Zahl der im Jahre 1871 vorhandenen Dampfschiffe war 147, mit einer nominellen Pferdekraft von 23,287; ihre Ladungsfähigkeit betrug 81,994 Reg.-Tons Netto und ihre Besatzung 4736 Mann. Für die nächsten Jahre stellten sich diese Verhältnisse wie folgt:

	Zahl der Dampfschiffe.	Nominelle Pferdekräfte.	Ladungsfähigkeit: Reg.-Tons Netto.	Besatzung: Mann.
1872.....	175	27,164	97,030	5636
1873.....	216	33,330	129,521	6621
1874.....	253	41,755	167,633	8293
1875.....	299	48,422	189,998	9339

Bei den Dampfschiffen tritt im Jahre 1875 das Nordseegebiet gegenüber dem Ostseegebiet, und innerhalb des ersteren die starke Handelsflotte Hamburgs mit 102 Dampfern von 88,187 Reg.-Tons Netto erheblich in den Vordergrund, indem sie derjenigen des gesammten Deutschen Reiches fast gleichkommt, die preußische aber fast um das Dreifache übersteigt. Ihr am nächsten steht die Bremische, die gleichfalls noch mehr als eine doppelt so große Ladungsfähigkeit besitzt, wie sämmtliche preußische Handels-Dampfschiffe zusammen.

Es läßt sich dies aus nachstehenden Zahlen am deutlichsten ersehen. Im Jahre 1875 besaß

	Dampfschiffe.	Ladungsfähigkeit ders. Reg.-Tons Netto.	Nominelle Pferdekräfte.	Besatzung: Mann.
Preußen................	117	29,458	8,952	1605
Hamburg	102	88,187	20,268	4223
Bremen	49	65,070	17,430	3098
Lübeck	22	4,409	1,209	299
Großh. Mecklenburg-Schwerin	7	2,827	508	105
Großh. Oldenburg	2	47	55	9
Zusammen	299	189,998	48,422	9339

Die Vertheilung der Segelschiffe mögen dagegen folgende Daten veranschaulichen. Es gehörten 1875 an

	Segelschiffe.	Ladungsfähigkeit ders. Reg.-Tons Netto.	Besatzung: Mann.
Preußen..................	2986	466,879	19,703
Hamburg	329	122,396	3,932
Bremen	190	121,512	3,159
Lübeck	20	3,649	157
Großh. Mecklenburg-Schwerin	419	110,829	4,204
Großh. Oldenburg..........	359	53,120	1,930
Zusammen	4303	878,385	33,085

Nach Ausweis der obengenannten Quelle besitzt Preußen 228 Rhedereiplätze, die als Heimathshäfen für die Handelsflotte verzeichnet werden, und zwar 56 in der Ostsee und 172 in der Nordsee. Für die Provinz Preußen werden 5 Heimathshäfen verzeichnet, für Pommern 21, Schleswig-Holstein 94 (31 für die Ostsee, 63 für die Nordsee), Hannover 109 (59 für das Elb- und Wesergebiet, 50 für das Emsgebiet einschließlich Ostfrieslands und des Jadegebietes).

Innerhalb der einzelnen Provinzen bz. Küstenstrecken weisen für 1875 nachstehende Heimathshäfen die meisten Schiffe nach:

	Schiffe.	Ladungsfähigkeit ders.: Reg.-Tons. Netto.	Besatzung.
Danzig	120	49,293	1,621 Mann
Memel	100	34,689	1,067 »
Stralsund	282	50,482	2,068 »
Stettin	236	56,273	2,459 »
Barth	220	41,247	1,659 »
Kiel	76	11,099	490 »
Blankenese	116	19,296	845 »
Altona	41	12,209	450 »
Papenburg	172	23,866	1,143 »
Emden	100	9,390	650 »

Eine vergleichende Tabelle über die Zahl der Schiffe und den Tonnengehalt der verschiedenen Handelsmarinen der Welt ergiebt Folgendes:

Nationalität.	Dampfschiffe.				Segelschiffe.			
	Zahl.		Tonnengehalt.		Zahl.		Tonnengehalt.	
	1870.	1874.	1870.	1874.	1870.	1874.	1870.	1874.
Amerika	597	613	513,792	768,724	7,025	6,869	2,400,607	2,181,659
Oesterreich	74	81	44,312	83,039	852	955	317,780	327,742
Belgien	14	39	10,442	40,536	72	51	26,148	17,158
Großbritannien	2,426	3,002	1,651,767	3,015,773	23,165	20,538	6,993,153	5,383,763
Dänemark	44	67	12,085	38,976	1,415	1,239	183,510	173,480
Niederlande	82	107	39,405	93,723	1,690	1,418	444,111	385,301
Frankreich	288	315	212,976	318,757	4,968	3,780	891,828	736,326
Deutschland	127	220	105,131	268,828	4,320	3,483	1,046,044	852,789
Griechenland	8	9	3,267	5,329	1,860	2,063	375,680	406,937
Italien	86	110	36,358	91,011	3,395	4,343	907,570	1,227,816
Norwegen	26	112	7,321	51,103	3,625	4,464	989,882	1,349,138
Portugal	18	23	13,126	18,452	368	410	87,018	92,808
Rußland	62	144	28,422	111,072	1,306	1,428	346,176	331,350
Spanien	148	212	72,845	155,417	3,036	2,674	545,607	509,767
Schweden	83	195	18,633	77,440	1,930	1,905	340,188	361,368

Dead-letters keine Todesnachrichten. Bekanntlich führen die mit der Behandlung der unbestellbaren Postsendungen betrauten Aemter in den Vereinigten Staaten von Amerika, in England und in den britischen Besitzungen die Bezeichnung: »Dead-letter-Office.«

Diese Bezeichnung hat kürzlich Anlaß zu einer komischen Verwechselung gegeben.

Ein Brief aus einer kleinen deutschen Stadt nach N..... in Nord-Amerika war mit dem Vermerke

»Adv. June 3/76*)
Not called for« **)

versehen, nach dem Aufgabeort zurückgesandt worden. Auf der Rückseite trug der Brief den Stempelabdruck »Dead-letter-Office« in dreieckiger Form.

Der Absender deutete den Stempel wie folgt: Dead. Letter-Office, folgerte hieraus, daß der Empfänger gestorben sei und beeilte sich, da der Brief eine Erbschaftsangelegenheit betraf, die Anfrage an das General-Postamt zu richten, ob der Adressat wirklich todt sei.

Dem Absender hat natürlich geantwortet werden müssen, daß seine Folgerung nicht zutreffend sei; nach den in Bezug auf die Briefbestellung in den Vereinigten Staaten Amerikas bestehenden Einrichtungen sei es vielmehr durchaus möglich, daß der Adressat, obwohl der für ihn bestimmte Brief als unbestellbar zurückgekommen, in dem angegebenen Orte frisch und gesund lebe.

In den Vereinigten Staaten besteht die Briefbestellung bis jetzt nur in den großen Städten, während überall da, wo eine Briefbestellung nicht stattfindet, die eingehende Korrespondenz von der Post abgeholt werden muß. Zu dem Zwecke erhält das Publikum durch Aushänge in dem Flur des Postgebäudes Nachricht von der eingegangenen Korrespondenz.

Japanische Eisenbahnen. Durch die von den Zeitungen unlängst gemeldete Eröffnung der japanischen Eisenbahnstrecke von Osaka nach Kioto, welche eine Länge von 27 englischen Meilen hat, ist zwischen den beiden nächst Yedo wichtigsten Städten des Landes mit einer Bevölkerung von zusammen nahezu einer Million, die langersehnte Schienenverbindung hergestellt worden.

Kioto gilt als der Zentralpunkt der japanischen Kunstindustrie (Seiden-, Bronze-, Emaille-, Porzellan-Manufakturen), während Osaka den Geldmarkt des Landes bildet und außerdem durch Reishandel und Kupferausfuhr von Bedeutung ist. Man erwartet daher auf der neuen Eisenbahnlinie einen bedeutenden Güter- und Passagierverkehr, zumal die betreffende Wasserverbindung zu gewissen Jahreszeiten unbenutzbar ist. In Hiogo ist durch geeignete Hafenbauten auf die Möglichkeit direkter Verladung von Gütern aus den Eisenbahnwagen in die Schiffe Bedacht genommen worden.

Ueber die beabsichtigte Fortsetzung der bisher vollendeten japanischen Eisenbahnen liegt jetzt ein bestimmter Plan vor. Danach soll durch eine Kioto-Tsurugabahn zunächst eine Verbindung der West- und der Ostküste von Japan hergestellt, dann aber auf der Strecke Maibara-Doda die Hauptlinie Kioto-Yedo mit einer die gewerbreiche Stadt Nagoya berührenden Zweigbahn von Gifu nach Mia in Angriff genommen werden.

Für den ausländischen Handel erscheint die nur 10 englische Meilen lange Strecke Kioto-Otsu als die wichtigste, weil hier beim Mangel jeder Wasserverbindung der Waarenverkehr jetzt lediglich durch Lastträger und Lastthiere vermittelt wird.

*) Adverticed (benachrichtigt).
**) Not called for (nicht nachgefragt).



Mit der Aussicht auf diesen Bahnbau bringt man die in Hiogo unlängst erfolgte Gründung mehrerer neuer Theefirmen in Verbindung.

Die Gesammtkosten der projektirten neuen Bahnen sind auf 75,000 Yen per englische Meile oder, bei einer Gesammtlänge von circa 144 englischen Meilen auf im Ganzen 10,800,000 Yen (= 43,200,000 *M.*) veranschlagt, eine Summe, deren Höhe durch die außerordentlichen Terrainschwierigkeiten erklärt wird. Gleichwohl hofft man, daß dieselbe sich mit circa 7 Prozent verzinsen werde.

Eine baldige Inangriffnahme dieser neuen Bahnbauten läßt sich freilich kaum in Aussicht nehmen. Wenn auch die auf den bisher gebauten Linien erzielten Brutto-Einnahmen den Erträgnissen europäischer Bahnen nicht nachstehen, so werden sie doch durch die hohen Zinsen für das im Auslande aufgenommene Anlagekapital, und durch die Höhe der Betriebskosten, namentlich der Gehälter an die zugleich mit dem Anlagekapital aus dem Auslande bezogenen Beamten, in dem Maße absorbirt, daß die japanische Regierung bisher noch erhebliche Zuschüsse zu leisten hatte.

(Nach dem D. R.-A. u. K. Pr. St.-A.)

III. Literatur des Verkehrswesens.

Alphons Petzholdt: Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb. Ein Supplementband zur »Lokomotive der Gegenwart«. Mit zahlreichen in den Text eingedruckten Holzschnitten und angehängten Tabellen. Braunschweig 1876, bei Fr. Vieweg & Sohn. In Oktav, 481 Seiten.

Das vorliegende lehrreiche Werk bezweckt eine kritische Darstellung der auf den Eisenbahnen im Gebrauch befindlichen Transportmittel und ihrer Leistungsfähigkeit. Im Anschluß hieran sind die verschiedenen Tarife und die bei Feststellung derselben maßgebenden Grundsätze, sowie die telegraphischen Vorrichtungen zur Sicherheit des Transportbetriebes behandelt. Daran reiht sich eine Betrachtung über Sekundär- und Schmalspurbahnen, deren Transportmittel und Betrieb. Ein Nachtrag bespricht die in Wien 1873 ausgestellt gewesenen Eisenbahn-Transportmittel. Endlich sind durch eine Anzahl von Tabellen die Preis- und Beschaffungsverhältnisse der Eisenbahnwagen veranschaulicht.

Ein sprechendes Bild von dem reichen Inhalt des Werkes bieten die Darstellungen in Betreff der **Heizungs- und Beleuchtungsfrage bei den Eisenbahnwagen**, eine Frage, deren heutigen Stand wir an der Hand des Verfassers hier mit kurzen Strichen zeichnen wollen. Sie ist eine von denjenigen, welche noch der allseitig befriedigenden Lösung harren.

Was zunächst die **Heizung** anlangt, so sind die betreffenden Vorrichtungen auf die Erwärmung entweder einer einzelnen Wagenabtheilung (Coupé) oder des einzelnen Wagens oder eines ganzen Zuges berechnet. In die **erste** Klasse fällt die Verwendung von mit **heißem Wasser** gefüllten, zwischen die Sitze gelegten **Wärmflaschen**, welche sowohl beim Ein- und Aussteigen der Reisenden, als auch, wenn sie auf den Stationen gewechselt werden, lästig fallen und bei ihrer geringen, auf unmittelbare Erwärmung der Füße beschränkten Wirkung sich nur in Gegenden mit milderem Klima als genügend erweisen. Weniger unbequem für

das reisende Publikum, jedoch bei der höchst ungleichmäßigen Wärmeentwickelung kaum wirksamer erscheint die Heizung durch heißen Sand, bei welcher die mit dem Material angefüllten Heizkasten ohne Oeffnung der Coupéthüren von außen unter die Sitze eingeschoben werden.

Dagegen wird nach den seit 1872 auf verschiedenen preußischen Bahnen vorgenommenen Versuchen eine nachhaltige und für die Eisenbahnreisenden hinreichende Wärme bei Anwendung chemisch präparirter Kohle (bestehend aus pulverisirter Holzkohle, salpetersaurem Kali und Stärke als Bindemittel) erzielt. Das Material wird hierbei ebenfalls mittelst Heizkasten, welche von außen unter die Sitze zu schieben und von denselben durch Schutzbleche getrennt zu halten sind, eingeführt und unterliegt einer stetigen langsamen Verbrennung, die bei einer Fahrt von 10 bis 15 Stunden jedwede besondere Wartung oder Erneuerung entbehrlich macht. Die ersten Versuche mit dieser Heizmethode, bei denen man die Kohle in allseitig durchlöcherten Kasten ohne Weiteres verbrennen ließ, unbekümmert um die gefährlichen Wirkungen der sich entwickelnden Stickgase, haben sehr bald vollkommeneren Einrichtungen Platz gemacht, welche namentlich das Stagniren der Luft in den Heizkasten zu verhindern, sowie das Ausströmen der Verbrennungsgase in die Außenluft herbeizuführen bestimmt sind. Ein sicherer Abschluß der Versuche mit dieser ebenso wirksamen als verhältnißmäßig einfachen Heizart wird indeß erst nach weiteren Erfahrungen über die Kosten für die Unterhaltung der erforderlichen Heizkasten gewonnen werden können.

Dem gegenüber sind die Ergebnisse der auf Erwärmung des ganzen Raumes einzelner Wagen berechneten Ofenheizung, wie solche unter Benutzung der verschiedenartigsten Heizstoffe bei Durchgangswagen, sowie bei Coupéwagen mit Interkommunikation Anwendung findet, als feststehend zu erachten. Sie ist und bleibt nach Ansicht des Verfassers jedenfalls die billigste aller überhaupt möglichen Heizungen, ist dabei die ausgiebigste, am bequemsten zu regulirende und gleichzeitig zur Ventilation mitverwendbare. Es kommt hierbei insbesondere darauf an, die Oefen, deren Haupttheil in der Regel ein eiserner mit Chamottesteinen gefütterter Cylinder ist, durch Verschraubung am Wagenboden gehörig zu befestigen, in den einzelnen Stücken sicher zu verbinden und behufs Verhinderung einer zu starken Wärmestrahlung mit einem Schutzmantel zu umgeben. Das durch die Decke des Wagens gehende Abzugsrohr muß an der betreffenden Stelle vom Holzwerk durch einen schlechten Wärmeleiter ausreichend isolirt werden.

Die bereits durch den Rost herbeigeführte ventilirende Wirkung des Ofens kann durch mancherlei Einrichtungen verstärkt werden. Sie ist, wie auch die heizende Wirkung, selbstverständlich um so vollkommener, je weiter der Ofen von Thüren und Fenstern absteht, so daß es nur empfohlen werden kann, denselben — wenn irgend thunlich — in der Mitte des Eisenbahnwagens aufzustellen.

Das ebenfalls für den einzelnen Wagen berechnete System der Luftheizung hat sich namentlich durch die zuerst im Winter 1871 zu 1872 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unternommenen Versuche mit der Einrichtung nach Thamm & Rothmüller bekannt gemacht. Als Brennstoff dient Koaks oder Holzkohle, welche bei einem Verbrauch von 20 Pfund für die zwölfstündige Fahrt einen Temperaturunterschied zwischen der inneren Luft des Wagens und der äußeren bis zu 25 Grad C. herbeiführen soll.

Die Einrichtung zeigt zunächst einen unterhalb des ganzen Wagengestells besonders abgeschlossenen Raum, eine Art Kasten, welcher etwa in der Mitte den eigentlichen Heizapparat, einen horizontal und mit den Wagenachsen parallel liegenden Blechcylinder, trägt. Die Verbrennungsgase finden durch ein am Boden befindliches, mit Saugapparat versehenes Rohr ihren Abzug, während die erwärmte Luft von einem jenen Zylinder umgebenden Doppelmantel aus mittelst zweier Röhren rechts und links in die einzelnen Coupés geleitet wird. Neben den betreffenden Ausmündungen im Fußboden der Coupés befinden sich Oeffnungen, durch welche die erkaltete Luft des Wagens zum Apparat strömt, um von dort erwärmt durch die gedachten Röhren wieder zurückzugelangen — eine Anordnung, welche den Hauptmangel des ganzen Systems in sich schließt, indem sie zu einer fortschreitenden Verschlechterung der Athmungsluft im Wagen führt. Auch ist die ganze Anlage, zu welcher noch Luftsauger behufs Einführung frischer Außenluft, Schutzwände über dem Heizcylinder 2c. gehören, keineswegs billig herzustellen.

Bei einem 1873 in Wien ausgestellt gewesenen Luxus-Personenwagen ist eine Heizung durch acht unterhalb des Kastens angebrachte gehörig isolirte Alkohollampen (System Chaumont), von denen aus mittelst entsprechender Röhren die erwärmte Luft im Fußboden des Wagens austritt, vorgesehen — eine höchst originelle, im Uebrigen jedoch als harmlose Spielerei zu erachtende Heizungsart.

Dagegen erscheint die für Centralisirung sehr geeignete, sonst aber bei Anbringung je besonderer Apparate auch für Erwärmung einzelner Wagen anwendbare Warmwasserheizung, welche bei der schweizerischen Westbahn-Gesellschaft versuchsweise Aufnahme gefunden hat, jedenfalls beachtenswerth. Die Einrichtung zeigt in der Hauptsache den an dem einen Wagenende unter dem Gestell festgeschraubten, einen höchst sinnreich konstruirten Feuerungsheerd überdeckenden Kessel von verhältnißmäßig kleinen Dimensionen, aus welchem das durch Koaksfeuer erhitzte Wasser zunächst durch ein in zwei Abzweigungen sich spaltendes Hauptrohr hinaufsteigt. Diese Abzweigungen laufen an der einen Seite des Wagens horizontal entlang und sind in Abständen durch Vertikalröhren miteinander verbunden. Von dem unteren Horizontalrohr führen unter jeder Sitzbank quer durch den Coupéraum Zweigröhren, die an der anderen Längsseite des Wagens durch die Wand geleitet sind und in ein Sammelrohr außerhalb des Wagens münden, welches die beim Durchgang erkaltete Flüssigkeit in den Kessel zurückführt und somit eine vollständige Cirkulation derselben vermittelt. Der durch theilweise Verdampfung des Wassers entstehende Verlust wird mittelst eines oben in der einen Ecke der Wagendecke angebrachten Wassergefäßes ersetzt.

An Brennstoff ist, zumal derselbe erst etwa eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges angezündet zu werden braucht, unter Erzielung eines Temperaturunterschiedes zwischen der inneren und der Außenluft von 15 Grad C. nur ein höchst geringer Aufwand nöthig, welcher die nicht unbedeutenden Kosten der ersten Anlage in kurzer Zeit auszugleichen im Stande ist und somit wesentlich für die Begünstigung einer Heizmethode spricht, die im Uebrigen die mannichfachsten Vorzüge in sich vereinigt und namentlich für die Reisenden durchaus angenehm und der Gesundheit zuträglich erscheint.

Was die Erwärmung sämmtlicher Personenwagen eines Zuges durch dieselbe Vorrichtung betrifft, so hat hierin die Dampfheizung die weiteste Verbreitung gefunden. Diese Art Heizung, welche eine mehr als hinreichende Wärme

in den Wagen (auf Erfordern 35 bis 40 Grad C. Temperaturunterschied) erzeugt, ist auf den bayerischen Staatsbahnen seit dem Winter 1870 zu 1871 bei sämmtlichen Zügen in regelmäßigem Gange und im Uebrigen auf der preußischen Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Warschau-Wiener und der Warschau-Bromberger Bahn zunächst bei den Courierzügen in Aufnahme gekommen.

Für gewöhnlich ist die Einrichtung in der Weise getroffen, daß behufs Entwickelung des Dampfes ein Röhrenkessel in einer Gepäckwagen-Abtheilung aufgestellt ist, der mittelst zweier Dampfableitungsrohre mit den unter jedem Wagen entlang laufenden und untereinander durch starke Gummischläuche gekuppelten Leitungsröhren in Verbindung steht, welche ihrerseits mit den unter jeder Sitzbank in den einzelnen Wagencoupés befindlichen Wärmeröhren fest verbunden sind. Zur Vervollständigung der Anlage gehören insbesondere noch kleine, am tiefsten Punkte der schlaff niederhängenden Schläuche angebrachte Hähne zum Ablassen des Kondensationswassers, sowie eine Verbindung mit der Atmosphäre am Ende des letzten Wagens mittelst eines größeren Hahnes, welcher beim Beginn der Heizung zu öffnen ist, um der durch den Dampfeintritt in die Leitungsröhren verdrängten Luft ein leichtes Entweichen zu ermöglichen.

Auf der Niederschlesisch-Märkischen und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn ist die Entnahme des erforderlichen Dampfes unmittelbar vom Lokomotivkessel mit Erfolg versucht worden, eine Einrichtung, welche die Aufstellung eines besonderen Kessels im Gepäckwagen entbehrlich macht, jedoch bedingt, daß die Maschine, wenigstens an sehr kalten Tagen, der dann nothwendigen Vorwärmung des Zuges halber längere Zeit vor Abfahrt desselben fest vorgelegt wird.

Wenn in Bezug auf die Frage wegen zweckmäßiger Heizung der Eisenbahn-Personenwagen erst die Neuzeit mit ihren Errungenschaften auf industriellem Gebiet ein allseitig lebhaftes Interesse bekundet und dementsprechend mannichfache erfreuliche Resultate aufzuweisen hat, so ist dies in nicht geringem Grade auch hinsichtlich der **Beleuchtung** der Wagen der Fall. Auf den meisten Bahnen ist allerdings die **Rüböllampe** noch heute das ausschließliche Mittel zur inneren und äußeren Beleuchtung. Derartige Lampen befinden sich gewöhnlich in der Längenachse der Wagen an der Decke, in welche sie von oben her eingeführt werden, um das Licht nach unten zu senden, während die Gase nach oben ihren Abzug haben. Mischungen von Mineral- und Pflanzenölen (Petroleum mit Rüböl ꝛc.) haben sich nicht als zweckmäßig erwiesen.

Auf einzelnen Bahnen, insbesondere den russischen, sind für den Zweck noch **Kerzenlaternen** im Gebrauch, wobei sich Wachs-, Stearin- und Paraffinlichte, welche man ohne Anwendung der sonst üblichen Cylinderkapseln und Spiralfedern frei brennen läßt, besonders bewährt haben.

Dagegen ist man anderwärts in der neueren Zeit dazu übergegangen, die für Straßen und Gebäude bereits seit Jahrzehnten in Anwendung kommende **Gasbeleuchtung** auch auf die Eisenbahnwagen auszudehnen. Dieselbe ist auf den belgischen, amerikanischen und englischen Bahnen und zwar in der Regel unter Benutzung von komprimirtem, aus den städtischen Gasanstalten entnommenem Gas bereits seit einigen Jahren im Gebrauch. In Belgien herrscht das System der Centralbeleuchtung vor, bei welchem man von einem einzigen im Gepäckwagen untergebrachten Reservoir aus, dem sogenannten Gasrecipienten, sämmtliche Wagen des

Zuges erhellt, — eine Einrichtung, welche sich vielleicht für geschlossene (vom Anfangs- bis Endpunkt mit demselben Wagenmaterial laufende) Züge empfiehlt, im Uebrigen aber ihre Bedenken hat, da durch jede Auswechselung eines Wagens unterwegs die von Wagen zu Wagen durch Gummischläuche hergestellte Gasleitung unterbrochen und somit der betreffende Theil des Zuges ohne Weiteres in Dunkelheit versetzt wird.

Bei dem zu Wien 1873 im Portale des Mont-Cenis-Tunnels ausgestellt gewesenen Eisenbahn-Gepäckwagen war eine solche Einrichtung ebenfalls vorgesehen.

In Anbetracht jener Bedenken haben die amerikanischen Bahnen sich dafür entschieden, jedem mit Gas zu erleuchtenden Personenwagen seinen besonderen Recipienten zu geben und die Verbindung von Wagen zu Wagen fortfallen zu lassen. Von dem Recipienten steigt im Innern des Wagens an einer Seitenwand ein Vertikalrohr auf, das zunächst ein Quecksilber-Manometer und den Gasregulator trägt und sich dann, unter der Wagendecke weiter laufend, nach den verschiedenen mit Zylinder und Glasglocke versehenen Argandbrennern — welche eine ringförmige Flamme geben — verzweigt.

Auch bei Einrichtung der auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn (nach System Pintsch) neuerdings eingeführten Gasbeleuchtung ist behufs Vermeidung der betreffenden Uebelstände von der Aufstellung eines Central-Gasbehälters abgesehen, vielmehr jeder Personenwagen mit besonderem Recipienten ausgestattet worden. Die erst nach mehrjährigen Versuchen getroffene Einrichtung ist der amerikanischen sehr ähnlich. Die auf 33 Brennstunden berechnete Füllung, und zwar mit schwerem Leuchtgas unter hohem Druck erfolgt mittelst einer Pumpe, welche das Gas aus dem Hauptbehälter der auf dem Bahnhofe zu Berlin für den Zweck besonders eingerichteten Gasanstalt saugt und in einige mit den einzelnen Recipienten leicht in Verbindung zu setzende Sammelrecipienten drückt. Die Lampen, deren kugelförmige Glocken der Luftzufuhr wegen mit entsprechenden Oeffnungen versehen sind, enthalten Zweilochbrenner aus Speckstein, welche flache Leuchtflammen geben.

Als Material für die Bereitung des Gases dient ein bei der Paraffinfabrikation mitgewonnenes Braunkohlentheeröl, das eine Flamme liefert, welche eine bei weitem stärkere Leuchtkraft wie die auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn bisher gebräuchliche Rübölflamme entwickelt. Die Kosten, welche sich für die letztere auf 5,75 Pf. pro Brennstunde berechnen, stellen sich in Betreff der Gasflamme bei einem Verbrauch von 21,7 Liter jede Stunde auf nur 1,71 Pf. pro Stunde, so daß die Gasbeleuchtung selbst nur 30 Prozent der Kosten für die Oelbeleuchtung erfordert und die ganze Einrichtung mithin trotz der bedeutenden Ausrüstungskosten jedenfalls den Vorzug der Billigkeit wie der höheren Wirkung hat.

Wir fügen dieser Skizze hinzu, daß die Postverwaltung in Betreff der Heizung ihrer auf den Eisenbahnen sich bewegenden Transportmittel bis jetzt im Allgemeinen an den im Jahre 1849 eingeführten mit Koaks zu speisenden Mantelöfen hat festhalten müssen, nachdem die sogenannten Meidinger'schen Füllöfen sich nicht bewährt und auch die Versuche mit chemisch präparirter Kohle in entsprechenden Heizkasten eine für das in den Wagen arbeitende Beamtenpersonal zu geringe Wärmeentwickelung ergeben haben. Wegen Anwendung sonstiger Heizungsarten, insbesondere der »Luftheizung« bei den Bahnpostwagen sind in letzter Zeit mannichfache Anregungen aus industriellen Kreisen gegeben und dementsprechend Prüfungen vorgenommen worden.

Was die **Beleuchtung** der Bahnpostwagen anlangt, so sind seit 1849 im Allgemeinen die in Stelle der früher benutzten Kerzenlaternen eingeführten **Rüböllampen** im Gebrauch. Nachdem jedoch in neuester Zeit das Beispiel der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die Königliche Ostbahn, die Berlin-Elsterwerda-Dresdener und die Berlin-Hamburger Bahn veranlaßt hat, mit Einführung der **Gasbeleuchtung** (nach System Pintsch) ebenfalls vorzugehen, hat auch die Postverwaltung nicht gesäumt, in Verbindung hiermit sowohl hinsichtlich der Berlin-Breslauer Linie, als auch der übrigen drei Bahnen auf die Beleuchtung ihrer Wagen mittelst Gas Bedacht zu nehmen.

Auf der Niederschlesisch-Märkischen, sowie der Berlin-Dresdener Bahn ist mit der Gasbeleuchtung bei den Bahnpostwagen gleichzeitig **Gasheizung** ins Werk gesetzt worden. Die Ergebnisse der letzteren können indeß bis auf Weiteres als vollkommen befriedigende nicht wohl angesehen werden.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Monatshefte.** (Im Auftrage der Redaktion des Deutschen Reichs-Anzeigers und Königlich Preuß. Staatsanzeigers herausgegeben.) Bd. VIII. Heft 5.

   König Friedrich Wilhelm I. von Preußen als Jäger. — Stadt und Schloß Friedrichshafen. — Die Entwickelung der Bielefelder Leinenindustrie. — Zur Bienenzucht und zum Bienenrecht in der Lüneburger Haide. — Die Sturmfluthen in der Nordsee. — Zur deutschen Familien- und Geschlechtskunde. — Das städtische Museum in Nördlingen. — Das Römerkastell und das Todtenfeld in der Kinzig-Niederung bei Rückingen. — Das Archiv der Stadt Lübeck. — Mittheilungen aus Schulprogrammen des Jahres 1876. — Chronik des Deutschen Reichs. — Monatschronik des Auslandes für August und September 1876.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf Gottschall. 22. Heft. 15. November 1876.

   Graf Anton Auersperg (Anastasius Grün). Von Walter Rogge. — Die dritte Republik in Frankreich. Von H. Bartling. — Ein Jünger Schoppenhauer's. Von Eduard von Hartmann. II. — Die Friedensaufgaben der deutschen Marine. — Chronik der Gegenwart. — Todtenschau.

3) **Journal of the Telegraph.** No. 20. New-York. October 1876.

   Annual report of the president of the Western Union Telegraph Company. — Magnetic particles in atmospheric dust. — Western Union Telegraph Company, Election of directors. — The progress of the year. — The telegraphers' mutual benefit association. — A needless waste. — Death of F. O. J. Smith. The New York telegraphers' association. — Correspondence. — The pneumatic system in Berlin. — Lightning conductors. — On the height of the aurora borealis. — Simultaneous ignition of mines — A new form of galvanic battery. — A new electric fire alarm. — Passage of electricity through gases. — American scientific work. — Dividing the electric light. — Tariff bureau. — Foreign items. — On anomalous data of the gold leaf electroscope. — Electrical dust figures in space.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Archiv für Post. und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 24. Berlin, Dezember. 1876.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

105. Der Gesetzentwurf, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für Zwecke der Telegraphenverwaltung.

Bei der im vorigen Jahre durch den Deutschen Reichstag erfolgten Berathung eines Gesetz-Entwurfs, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 3,300,000 Mark für Zwecke der Telegraphenverwaltung, insbesondere auch zur Herstellung einer unterirdischen Versuchslinie von Berlin bis Halle a. S., war, wie aus den in Nummer 19 des Postarchivs von 1875 enthaltenen näheren Mittheilungen über den Verlauf der gedachten Berathung zu entnehmen ist, von dem obersten Leiter des Telegraphenwesens darauf hingewiesen worden, daß es von dem Ergebniß dieses Versuchs abhängen werde, ob mit einer allgemeinen Ausdehnung der unterirdischen Telegraphenanlagen wenigstens auf den Hauptverkehrswegen vorzugehen sein würde. Die Erfahrungen, welche mit jener, wie bekannt inzwischen zur Ausführung gekommenen Versuchslinie bis jetzt gemacht worden sind, haben mit Bestimmtheit ergeben, daß die unterirdischen Telegraphenlinien praktisch ausführbar sind und den günstigen Erwartungen entsprechen, welche in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit gehegt worden waren.

Angesichts dieser Erfahrung und unter Berücksichtigung sowohl der allgemeinen Verkehrsinteressen als auch der Bedürfnisse der Landesvertheidigung und Staatsverwaltung ergab sich für die Reichs-Telegraphenverwaltung als weiteres Ziel, unterirdische Telegraphenverbindungen von Berlin mit dem Rhein bz. Süd-

deutschland, sowie mit den großen See- und Handelsstädten, wie den Marine-Etablissements an der Ost- und Nordsee herzustellen. Es begreift dies in sich:

1. Fortsetzung der Linie Berlin-Halle a. S. über Cassel und Frankfurt a. M. nach Mainz bz. Abzweigung von Halle a. S. nach Leipzig.
2. Anlegung einer neuen Linie von Berlin über Hamburg und Altona nach Kiel, Anschluß an die Linien Dänemarks, Elbmündung, Kieler Hafen und Marine-Etablissements.

Hand in Hand mit der Befestigung des Telegraphenbetriebes durch Herstellung tüchtiger unterirdischer Telegraphenleitungen muß die Entwickelung des Telegraphennetzes im Allgemeinen und dessen Verdichtung behufs der weiteren Ausdehnung auf solche Orte fortschreiten, welche bis jetzt der telegraphischen Verbindung überhaupt noch entbehren. Es ist deshalb für das Jahr 1877 die Einrichtung und der Anschluß von 500 neuen Telegraphenanstalten in Aussicht genommen worden.

Die Kosten für Herstellung der bezeichneten unterirdischen Leitung und für die damit im Zusammenhange stehenden Um- und Erweiterungsbauten auf einzelnen Telegraphengrundstücken, sowie für die Einrichtung von 500 neuen Telegraphenanstalten berechnen sich auf zusammen 10,186,000 Mark.

Der dem Reichstage vorgelegte Gesetzentwurf bezweckt die Beschaffung dieses Betrages im Wege des Kredits und zwar in der Weise, daß in dem Nominalbetrage, welcher zur Deckung jener Bedarfssumme erforderlich sein wird, eine verzinsliche Anleihe aufgenommen und Schatzanweisungen ausgegeben werden.

Dieser Gesetzentwurf ist in der Sitzung des Reichstags vom 11. Dezember zur ersten Berathung gelangt, deren Verlauf wir nach dem stenographischen Bericht in Nachstehendem mittheilen.

General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Das Hohe Haus ist mit dem Stofflichen der Vorlage, mit ihren Beweggründen und ihren Zielen, wie ich annehmen darf, vollkommen vertraut, indem im vorigen Jahre aus Anlaß einer ähnlichen Vorlage eine eingehende Berathung des Gegenstandes stattgefunden hat. Ich glaube deshalb dem Einverständnisse zu begegnen, wenn ich mich auf die kurze Bemerkung beschränke, daß die eigentliche Bedeutung der Vorlage darin besteht, das schnellste Verkehrsmittel, über welches unsere Zeit verfügt, zu vervollkommnen und weiter auszudehnen zur Förderung der Sicherheit des Vaterlandes, wie zur Ermöglichung einer beschleunigten Abwickelung der Staatsverwaltungsgeschäfte, zur Förderung des Handels- und Gewerbefleißes der deutschen Nation, wie zum Vortheile von wichtigen Lebens- und Familieninteressen des Einzelnen. Ich darf annehmen, daß im Hinblick hierauf das Haus der Vorlage der verbündeten Regierungen die Zustimmung ertheilen werde, — am Schlusse einer Legislaturperiode, die für die Entwickelung der Reichsanstalten und für die Förderung der nationalen Kräfte so viel Hervorragendes geleistet hat.

Abgeordneter Grumbrecht: Meine Herren! Während ich früher — jedoch schon nicht mehr in der letzten Session — diese Erweiterung des Telegraphennetzes mit Hülfe von Anleihen zu bekämpfen Veranlassung gehabt habe, so kann ich mich jetzt einem Fortsetzen dieses Verfahrens nicht entgegenstellen, nachdem in weiteren Kreisen durch Anleihen einmal neue Telegraphenanstalten errichtet sind. Ich kann das auch aus einem anderen Grunde nicht, den ich hernehme aus der neueren Gebührentaxe und aus der Verbindung der Telegraphenanstalten mit den Postanstalten. Nach-

dem diese Vereinigung stattgefunden, läßt sich nicht leugnen, daß an vielen kleineren Orten ohne erhebliche Kosten Telegraphenanstalten neu errichtet werden können, und ich glaube, daß dazu die Post- und Telegraphenverwaltung verpflichtet ist. Daher handelt sie durchaus in unserem und im öffentlichen Interesse, wenn sie eine weitere Anleihe von zwei Millionen von uns fordert, um die Telegraphenanstalten in der Weise, wie die Anlage ergiebt, zu erweitern.

Was sodann die fernere Verwendung der Anleihe anbetrifft, des bedeutenderen Theils derselben von sechs Millionen oder, wenn man die anderen Einrichtungen dazu nimmt, von mehr als acht Millionen, so muß ich anerkennen, daß auch diese Absicht der Postverwaltung Billigung verdient, denn die oberirdischen Leitungen haben allerdings in neuerer Zeit sehr viele Mängel gezeigt; sie sind in Bezug auf die Unterhaltung sehr kostspielig geworden und leisten doch nicht so sicher das, was die unterirdischen Leitungen, wenigstens in unserem Norden, leisten. Ob da, wo man Erderschütterungen zu befürchten hat, die unterirdischen Leitungen unbedingt zweckmäßig und zuverlässig sind, lasse ich dahingestellt; aber soviel ich übersehe, handelt es sich in diesem Augenblick nicht um Gegenden, in denen Erderschütterungen vorkommen.

Unter diesen Umständen kann ich mich dem Antrage der Bundesregierung, diese Anleihe zu genehmigen, nicht widersetzen. Ich muß mir aber erlauben, eine andere Frage zur Sprache zu bringen, die schon vielfach den Reichstag beschäftigt hat, ohne zu einem Abschluß gekommen zu sein, nämlich die Frage wegen der Befreiungen von den Telegraphengebühren.

Meine Herren! Sofort, als die Portofreiheiten aufgehoben wurden, machte sich im Reichstag der Wunsch geltend, in ähnlicher Weise mit den Befreiungen von den Telegraphengebühren zu verfahren. Es wurde vom Reichstag damals im Jahre 1869 neben dem Postfreiheitsgesetz — unterm 5 Juni 1869, wenn ich nicht irre, erlassen — zu gleicher Zeit ein Antrag angenommen (wenn ich nicht irre von dem Abgeordneten Becker (Dortmund) gestellt), daß man von Seiten der Reichsregierung darauf Bedacht nehmen müsse, diese Befreiungen im Wege des Gesetzes zu beseitigen. Ich glaube, die Fassung war nicht ganz richtig, denn die Telegraphengebühren beruhen bei uns — mag das zweckmäßig oder unzweckmäßig sein, darüber läßt sich streiten — sie beruhen bei uns auf Anordnungen der Verwaltung. Die gesammten Befreiungen von Telegraphengebühren beruhen auch nur darauf, daß von Seiten des Herrn Reichskanzlers bestimmte Personen, physische oder juristische, von den fraglichen Gebühren befreit sind; es kommt also überall auf ein eigentliches Gesetz in dieser Beziehung nicht an, es genügt, daß der Herr Reichskanzler und überhaupt die Verwaltung — wie weit der Bundesrath dabei mitzuwirken hat, lasse ich dahingestellt sein — die früheren Befreiungen beschränkt oder aufhebt. Ich habe diese Angelegenheit wieder zur Sprache gebracht, einmal im Jahre 1870 mit Hülfe des Herrn Abgeordneten Forkel und darauf im Jahre 1872. Der Erfolg scheiterte aber damals an dem Widerspruche des Präsidenten des Reichskanzler-Amts, der namentlich hervorhob, daß das finanzielle Interesse von keiner großen Bedeutung sei. Das mußte man damals einräumen, es handelte sich ungefähr um eine Einnahme von jährlich 100,000 Mark. Ich gebe zu, das ist verhältnißmäßig gegen die Einnahme der ganzen Telegraphenanstalten nicht sehr viel; aber das Verhältniß wird sich jetzt auch geändert haben. Nach den jetzigen Gebührensätzen wird wahrscheinlich das finanzielle Interesse viel größer werden, denn diejenigen, die befreit sind von den Gebühren der Telegramme, die haben nicht das Streben, die Telegramme kürzer

zu machen, und das ist, abgesehen von den Kosten, auch der Verwaltung sehr unbequem, die gerade dadurch so Außerordentliches zu leisten im Stande ist, daß durch den neuen Gebührentarif die Telegramme auf einen möglichst geringen Umfang zurückgeführt werden.

Meine Herren! Wenn die Sache so liegt, so haben wir, glaube ich, alle Ursache, auf einen Uebelstand zurückzukommen, der einmal besteht. Es werden die Herren sich erinnern, daß in dem Gesetz über die Portofreiheit im Jahre 1869 nur den Fürsten des damaligen Norddeutschen Bundes, jetzt des Reichs, die Portofreiheit gewährt ist, außerdem den Reichsbehörden 2c., und ich glaube, daß es sich empfiehlt, die Befreiung für die Telegramme in gleicher Weise zu beschränken. Meine Herren! Es könnte ja scheinen, als wenn die Forderung weniger Bedeutung habe, wenn man sich nicht erinnerte, daß dieses Privilegium wesentlich gebraucht wird von Personen, denen es eigentlich gar nicht zukommt. Ich habe mir zufällig die Bestimmungen verschafft, die von dem Herrn Reichskanzler bereits erlassen worden sind unter dem 8. November 1872, und da mache ich nun aufmerksam auf den §. 2, wo es unter Nr. 1 heißt:

> die Gebührenfreiheit genießen:
>
> die von den Mitgliedern der Regentenhäuser sämmtlicher zum ehemaligen Norddeutschen Bunde gehörigen Bundesstaaten, ferner die von den Mitgliedern des Großherzoglichen Hauses von Baden und die von den Mitgliedern des Fürstlichen Hauses von Hohenzollern, sowie die im Auftrage der genannten Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften von den Angehörigen, den Beamten, der Umgebung, dem Gefolge oder den Hofstaaten aufgegebenen Depeschen.

Ich frage Sie, meine Herren, auf welche Personen wird damit diese Freiheit der Telegramme ausgedehnt? Jeder Koch eines Mitgliedes eines Regentenhauses ist berechtigt, Telegramme aufzugeben und nichts zu bezahlen. Es wird auch in dieser Weise, wie ich glaube annehmen zu dürfen, weniger von den hohen Herrschaften von dieser Telegraphenfreiheit Gebrauch gemacht, als von ihren Beamten, und ich möchte sehr wünschen, daß diesem Uebelstande abgeholfen würde. Und dann sind am Ende ein paarmal hunderttausend Mark, auf die sich die Kosten jetzt belaufen mögen, doch auch nicht so ganz wenig; aber, meine Herren, es ist auch außerdem im höchsten Grade wünschenswerth, daß in dieser Weise Einschränkungen getroffen werden, denn es wird nachgerade auch schwierig, zu ermitteln, ob ein herrschaftliches Haus, welches irgendwie mit einer Regentenfamilie in Verbindung gestanden hat, noch zu dem Hause gehört. Es läßt sich nicht verkennen, daß bei den kleinen Fürstenhäusern, ihren Nebenlinien und Verwandten die Frage, wer wirklich zu den Mitgliedern des regierenden Hauses gehört, mit jedem Jahre schwieriger wird. Ich bitte daher, einem Antrage Ihre Zustimmung zu ertheilen, den ich in der zweiten Berathung stellen werde, d. h. eine Resolution zu fassen, wonach der Herr Reichskanzler ersucht wird, diese Freiheit von Gebühren für Telegramme aufzuheben oder zu beschränken in gleicher Weise, wie es hinsichtlich der Portofreiheiten geschehen ist.

Meine Herren! Ich würde eigentlich beantragen müssen, diese Anleihe, — und das ist das gewöhnliche Verfahren — der Budgetkommission zu überweisen, wenn ich mich nicht aus Nachfragen überzeugt hätte, daß im ganzen Hause kaum ein Widerspruch gegen die Anleihe erhoben wird. Ich glaube daher, daß bei der Einfachheit der Sache, bei der Nützlichkeit des Zweckes, den die Anleihe verfolgt, eine Ver-

handlung in der Kommission nicht erforderlich sein wird. Ich schlage daher vor, die zweite Berathung im Plenum vorzunehmen, um die Angelegenheit möglichst bald zu erledigen, für die wir ja außerdem nicht viel Zeit mehr übrig haben.

Abgeordneter Richter (Hagen): Meine Herren! Ich habe einige formelle Punkte zur Sprache zu bringen. Es muß zunächst befremden, daß diese Vorlage so spät an uns gelangt. Wenn in den Motiven hervorgehoben wird, daß bereits im Dezember Kontrakte abgeschlossen werden müßten zur Realisirung des Programms der Vorlage, so hätte das um so mehr Veranlassung geben müssen, diese Vorlage bereits vor einigen Wochen mit den übrigen Finanzvorlagen in dieser Session vor uns zu bringen. Wir haben ein lebhaftes Interesse daran, daß alle finanziellen Vorlagen einer Session zusammen zur Kenntniß des Hauses kommen, damit wir die Geldbedürfnisse vollständig übersehen und über die Beschaffung der Mittel einheitliche Beschlüsse fassen können. Die Vorlage will nicht blos Bewilligungen eintreten lassen für das erste Quartal 1877, sondern bereits erhebliche Bewilligungen für das nächste Etatsjahr, welches vom 1. April 1877 bis 1. April 1878 reicht. Wenn diese Praxis sich einbürgert, so würde das ein Präzedenz werden für die Zukunft, derartige Bewilligungen für die Telegraphie nicht an das Etatsjahr anzuknüpfen, sondern an das Kalenderjahr. Es wird allerdings in den Motiven hervorgehoben, daß die besondere Eigenschaft der Guttapercha es nothwendig mache, die Arbeiten für Kabellegung besonders im Frühjahr zu konzentriren. Meines Erachtens aber würde diesem sachlichen Interesse auch genügt werden können, wenn die Bewilligung für das Etatsjahr 1877/1878 erst zugleich mit dem übrigen Etat erfolgt. Wenn jetzt die erste Rate bewilligt wird für den betreffenden Zweck, so liegt in dieser Bewilligung der ersten Rate die Möglichkeit, die Vorbereitungen rechtzeitig zu treffen, so daß der Fortgang der Arbeiten im Frühjahr in keiner Weise unterbrochen wird. Die Telegraphenverwaltung scheint hier fast von der Meinung auszugehen, als ob der Abschluß von Kontrakten an die Geldbewilligung geknüpft sei. Dies ist allerdings soweit der Fall, als, wenn die erste Rate nicht bewilligt wird, auch keine Verbindlichkeiten eingegangen werden können. Aber in allen andern Verwaltungen und namentlich in der Marineverwaltung — ich erinnere nur an den Bau der großen Kriegsschiffe — sind wir ja zu der Praxis gekommen, daß die Bewilligung einer ersten Rate die Befugniß involvire, Kontrakte abzuschließen, vorausgesetzt, daß diese Kontrakte sich innerhalb des Gesammtanschlags halten. Ein Anderes ist es, Kontrakte abzuschließen, ein Anderes, die Geldmittel parat zu stellen. Aufgabe der Etatsbewilligung kann es nur sein, diejenigen Geldmittel zu bewilligen, die in der Etatsperiode wirklich zur Zahlung gelangen. Wir geben uns große Mühe, und die Marineverwaltung kommt uns jetzt in der Richtung entgegen, eine hier entgegenstehende Praxis zu beseitigen, also die Bewilligung für die Marine nicht mehr auszudehnen, als wirklich im entsprechenden Jahre realisirt wird. Die entgegengesetzte Praxis hat zu den größten Mißständen Veranlassung gegeben. Wir können nun unmöglich in dem Augenblick, wo wir bei der Marineverwaltung eine bessere Praxis einführen, bei der Telegraphenverwaltung der entgegengesetzten Praxis einen solchen Spielraum gewähren.

Meine Herren! Die Telegraphenverwaltung hat für 1874 einen Kredit von drei Millionen durch besonderes Gesetz erlangt; die Nachweisungen der Einnahmen und Ausgaben pro 1874 zeigen aber, daß die Telegraphenverwaltung auch nicht einen Pfennig davon im Jahre 1874 gebrauchte.

Dann haben wir pro 1875 wieder drei Millionen für die Telegraphenverwaltung bewilligt. Die Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben zeigt, daß auch diese drei Millionen im Jahre 1875 ganz unverbraucht geblieben sind, daß eine größere Summe als drei Millionen als Restausgabe in das Jahr 1876 hinübergegangen ist.

Nun, meine Herren, handelt es sich bei dieser Vorlage nicht blos um eine letzte Rate auf Grund des Plans der Telegraphenverwaltung, der im Jahre 1873 die Zustimmung dieses Hauses erlangte, sondern es wird eine ganz neue Reihe von Bewilligungen eröffnet, nachdem die vier Millionen Thaler, die damals zur Vervollständigung der Telegraphie ausgesetzt waren, aufgebraucht sind. Dazu übersteigt die Summe, die neuerdings für die Telegraphie pro 1876 verlangt wird, das, was man zu gleichem Zwecke bisher jährlich verwandte, um das Dreifache. Es handelt sich also um finanziell erheblich ins Gewicht fallende Summen.

Abgesehen davon also, daß es auf eine nähere Prüfung ankommt, ob es wirklich nöthig ist, schon jetzt pro 1877/78 Bewilligungen eintreten zu lassen, ob sodann diese Summen wirklich in der Zeit verbraucht werden, kommt noch das dritte formelle Bedenken der mangelnden Spezialisirung. Wir haben allerdings schon bisher eine solche Pauschalbewilligung der Telegraphenverwaltung gegenüber eintreten lassen, hier aber handelt es sich um sehr erhebliche Summen. Ich bin daher der Meinung, daß die Spezialisirung, die in den Motiven der Regierung enthalten ist, auch in der Bewilligung selbst eintreten muß. Es würden also Gegenstand besonderer Bewilligung sein die Ausgaben für die Einrichtung neuer Stationen; denn wenn wir zu dem Zwecke Gelder bewilligen, so können wir nicht wünschen, daß die Verwaltung Vollmacht erhalte, etwa um die unterirdischen Kabel auf eine neue Strecke zu legen, die Einrichtung neuer Stationen nachher vollständig zu unterlassen. Dann handelt es sich darum, die Erwerbung von Telegraphengebäuden zum Gegenstande besonderer Positionen zu machen. Es hat gar keinen Sinn, wenn wir im Extraordinarium der Telegraphenverwaltung für einzelne Telegraphengebäude Summen bewilligen und hier noch die Pauschalbewilligung hinzufügen, auf Grund deren die Telegraphenverwaltung auch jeden anderen beliebigen Bau unternehmen kann.

Es hat eine ähnliche Praxis bisher in dem Etat der Militärverwaltung stattgefunden. Wir haben hier das Ordinarium und Extraordinarium nicht scharf gegen einander abgrenzen können. Wir sind auch hier jetzt zu einer besseren Praxis in Uebereinstimmung mit der Militärverwaltung gekommen und können unmöglich eine entgegenstehende Praxis für die Telegraphenverwaltung in diesem Punkte wieder einführen. Meine Herren! Ich sympathisire mit den Bestrebungen der unterirdischen Verbindungen, ja ich habe unter dem Amtsvorgänger des Herrn Stephan selbst hier wiederholt den Gedanken angeregt zu einer Zeit, als uns die Geldmittel noch in größerem Maße zur Verfügung standen als jetzt.

Ich meine aber, man muß in Bezug auf die Ausdehnung der unterirdischen Leitungen sehr vorsichtig sein, denn wir sehen doch schon jetzt, daß das überaus kostspielige Anlagen sind. Ich meine, meine Herren, es muß deshalb auch in der Bewilligung die Bezeichnung der einzelnen Linien genau ausgesprochen werden, wie es in den Motiven der Regierung der Fall ist. Man muß sich über die Ausdehnung des Systems der unterirdischen Leitungen um so mehr klar werden, als es gar keinem Zweifel unterliegen kann, daß das neue Gebührensystem mit der Verwohl-

feilerung der Depeschen auf großen Strecken auf die Vermehrung der unterirdischen Leitungen viel stärker wirken muß, als das frühere System. Meine Herren! Dann hat der Herr Vorredner einen Punkt berührt, der es ihm selbst zweifelhaft machte, ob nicht die Vorlage an die Budgetkommission zu verweisen sei, nämlich, daß überhaupt die ganze Telegraphie jeder gesetzlichen Grundlage entbehre. Alles in der Telegraphie wird durch Verwaltungsreskripte geregelt, auch Gegenstände, die sonst der Bewilligung des Reichstags bedürfen. Grell ist uns das in die Augen getreten bei der selbstständigen Regelung des Gebührenwesens.

Ich meine nun, daß die Punkte, die der Herr Vorredner berührt hat in Bezug auf die Befreiung von Gebühren, allerdings der gesetzlichen Regelung bedürfen. Diese Vorlage führt dann aber auch noch auf einen anderen Punkt, das sind die Rechtsverhältnisse der Verwaltung bei unterirdischen Leitungen zwischen den Eigenthümern von Grund und Boden. In den Motiven heißt es, daß diese allerdings sehr schwierigen Verhältnisse bisher durch den Bundesrath und durch Verträge geregelt worden sind. Mir scheint das aber auch Gegenstand der Gesetzgebung zu sein. Die Telegraphenverwaltung wird gewiß das Interesse der Telegraphie stets wahrnehmen, aber es kommt doch auch immer darauf an, das Interesse der Eigenthümer von Grund und Boden nach dieser Richtung hin mit Rechtsgarantien zu umgeben. Nun bin ich keineswegs der Meinung, daß man die Ausführung der vorgelegten Pläne abhängig von dem Zustandekommen eines solchen Gesetzes macht, aber ich bin doch der Meinung, daß es zweckmäßig ist, gerade bei dieser Gelegenheit von Seiten des Reichstags einen gewissen Standpunkt zu dieser Frage einzunehmen, und aus allen diesen Gründen empfehle ich Ihnen, diese Vorlage der Budgetkommission zur Vorberathung zu übergeben. Meine Herren! Ich glaube, daß dies möglich ist, trotz der späten Vorlage der Regierung, ohne die Sache selbst übermäßig aufzuhalten; ich glaube, daß die Frage an und für sich so einfach liegt, daß, wenn sie auch im Plenum sehr weitläufige Erörterungen nöthig machen sollte, sie in einer Kommission, wie die Budgetkommission, der diese Fragen überaus geläufig geworden sind, doch in sehr kurzer Zeit erledigt werden wird.

General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Der Herr Abgeordnete Richter hat das Bedauern darüber ausgedrückt, daß die gegenwärtige Vorlage nicht früher in das Hohe Haus gelangt ist. Dieses Bedauern theilen die verbündeten Regierungen vollständig. Der Herr Abgeordnete für Hagen hat einen Vorwurf gegen die Verwaltung aus diesem Anlasse nicht hergeleitet und nicht ausgesprochen. Ich bin ihm dafür dankbar; er hat sich offenbar selbst gesagt, daß es keine Kleinigkeit ist, die Voranschläge für mindestens 500 telegraphische Stationen anzufertigen, was eine Bereisung von etwa 400 einzelnen Linien, zum Theil zu Fuße, eine Auskundung der zweckmäßigsten Flußübergänge, des Grund und Bodens, und verschiedenes Andere nöthig macht; ich kann die Telegraphenstationen nicht aus der Erde stampfen, und ein Kiefernwald wächst mir nicht auf der flachen Hand. Es sind für jenen Zweck sehr ausführliche Vorbereitungen nöthig, und ich kann Sie versichern, daß die Verwaltung von dem Augenblicke an, wo sie hat übersehen können, daß sie die für dieses Jahr bewilligten Mittel — das ist ein Punkt, auf den ich gleich kommen werde — vollständig zu verbrauchen in der Lage war, daß sie von diesem Augenblicke an, wo sie erst den Entschluß fassen konnte, mit einer Neuforderung vor das Haus zu treten, keine Zeit versäumt und keine Anstrengung gescheut hat, um diese Vorlage noch in der gegenwärtigen Session an das Hohe Haus zu bringen.

Dazu kommen nun noch die ziemlich verwickelten Wege, die eine solche Vorlage durchzumachen hat, ehe sie an den Reichstag gelangt. Es bedarf da mitunter vieler Geduld, sorgenvolle Wochen und Monate sind durchzumachen, und recht viele, dem außerhalb stehenden Beobachter oft gar nicht wahrnehmbare Klippen zu umschiffen, ehe es gelingt, eine Vorlage von immerhin erheblicher Tragweite durch alle Vorstufen hindurch, und auf einer jeden korrekt, vor die Schranken dieses Hohen Hauses zu bringen.

Was dann die Erledigung durch den jetzigen Reichstag betrifft, die der Herr Abgeordnete ebenfalls bemängelt hat, so möchte ich mir erlauben, darauf aufmerksam zu machen, daß, wenn die Anleihe bis zum nächsten Reichstag verschoben werden soll, wir ein ganzes Jahr verlieren und um diese unwiederbringliche Zeit in der Erweiterung unseres Telegraphennetzes zurückkommen. Wie der Herr Abgeordnete bereits hervorgehoben hat, muß die Fabrikation der Kabel wegen der bekannten Eigenschaft des Guttapercha im Winter vorgenommen werden, und es muß mit der Legung der Kabel bereits im Monat März begonnen werden, damit sie wo möglich im Juli, wenn die heißen Tage eintreten, vollendet ist. Hieraus ergiebt sich die Unmöglichkeit, diese Vorlage, wenn wir nicht ein ganzes Jahr verlieren sollen, was ich namentlich in den jetzigen Zeitläuften für sehr bedenklich halten würde, an den künftigen Reichstag zu bringen. Es kommt aber noch hinzu, daß die Stangen, deren wir für die oberirdischen Leitungen nicht entrathen können, um die jetzige Jahreszeit in den Wäldern geschlagen werden müssen. Wenn der Reichstag im März wieder zusammenkommt und die Bewilligung im April oder im Mai erfolgt, so ist es zu spät, da ja das Material für den Bau der Linien erst noch an die einzelnen Orte geschafft werden muß. Nun meint der Herr Abgeordnete, man könnte auch Raten bewilligen; ich weiß nicht, wie das gemacht werden soll. Sie können die Mittel für die Kabellegung von hier bis Hamburg doch nicht für einzelne Enden genehmigen, die Legung muß auf einmal fertig gemacht werden, eine Unterbrechung ist unthunlich. Der Herr Vorredner scheint das auch vorausgefühlt zu haben, indem er gesagt hat, es wird schwierig sein, mit irgend einem Unternehmer einen Vertrag abzuschließen, der ihn in eine ungewisse Zukunft versetzt.

Dann hat der Herr Abgeordnete für Hagen zur Sprache gebracht, daß eine genaue Uebersicht ermangele in Bezug auf die bisher verbrauchten Gelder. Wenn mich mein Gedächtniß nicht trügt, so hat er bereits bei den Berathungen in der vorjährigen Budgetkommission Zweifel darüber geäußert, ob die Telegraphenverwaltung auch fähig sein werde, die Summe von 3,300,000 Mark, um die es sich damals handelte, in einem Jahre zu verbrauchen. Nun, meine Herren, ich glaube, sie hat den Beweis geliefert, daß ihre Verbrauchsfähigkeit in dieser Beziehung von dem Herrn Abgeordneten unterschätzt worden ist; und ich zweifle gar nicht, daß, wenn Sie recht freigebig im Bewilligen sein werden, wir an der Freigebigkeit des Verbrauchs es keineswegs fehlen lassen werden.

Ich möchte mir erlauben, dem Hohen Hause eine kurze Uebersicht zu geben über das, was bis jetzt in diesem Punkte geleistet worden ist. Es ist eine direkte Leitung zum internationalen Verkehr hergestellt worden zwischen Wien und London über Deutschland, ferner zwischen Wien und Paris über München und Straßburg, zwischen Berlin und Mailand, zwischen Berlin und Budapest, zwischen der Berliner Börse und der Londoner Börse, zwischen der Berliner Börse und der Pariser Börse, zwischen der Berliner Börse und der Brüsseler

Börse, eine zweite Verbindung zwischen Hamburg und London, eine zweite direkte Verbindung zwischen Berlin und Petersburg, eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Stockholm, desgleichen zwischen Hamburg und Stockholm; ferner zwischen Stettin und Stockholm, eine direkte Verbindung zwischen München und Paris über Straßburg und Metz, endlich eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Prag. In diesen Tagen werden wir eine neue Leitung vollenden zwischen Frankfurt a. M. und Paris und zwar zum Zwecke, die Börse von Frankfurt a. M. mit der Pariser Börse in direkte Verbindung zu bringen, insbesondere aber auch den direkten Verkehr zwischen Paris und Petersburg, der bereits zum Theil besteht, zu vervollkommnen. Durch entsprechende Schaltung der Leitungen ist es gelungen, auf diese Entfernung — es werden ca. 360 geographische Meilen sein — über Berlin zwischen Petersburg und Paris sich direkt zu verständigen, und wir haben alle unsere Anstrengung darauf gerichtet, diese direkte Verständigung zu erleichtern.

Es sind dann für den inneren Verkehr folgende Neuanlagen hergestellt worden. Im ursprünglichen Plane, der dem Hohen Hause im Jahre 1872 vorgelegen hat, war in Aussicht genommen, für das Jahr 1874 zu errichten 205 Telegraphenämter; es sind errichtet 223, also 18 mehr. Für das Jahr 1875 waren in Aussicht genommen 247 Aemter; es sind errichtet 266, also 19 mehr. Für das Jahr 1876, wo die Vereinigung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung erfolgt war, waren in Aussicht genommen 195 Aemter; es sind errichtet worden in diesem Jahre 572 Aemter, mithin mehr: 377. Der ursprüngliche Plan für diese drei Jahre, für welche die Mittel bewilligt worden sind, umfaßte im Ganzen 647 Aemter; es sind in dieser Zeit aber errichtet worden 1061 Aemter, mithin 414 mehr.

An Linien sind gebaut 7764 Kilometer und an Leitungen 36,429 Kilometer. Außerdem sind hergestellt die Rohrpost in Berlin mit allen dazu gehörigen Maschinengebäuden und Betriebsämtern, endlich die unterirdische Leitung von Berlin nach Halle.

Die für diese Anlagen aufgewendeten Mittel vertheilen sich in folgender Weise:

Es standen zur Verfügung für die Jahre 1874, 1875, 1876 einschließlich eines Rückstandes, der vom Jahre 1873 übertragen worden ist, im Ganzen 12,323,332 Mark. Von dieser Summe sind verwendet worden für neue Telegraphenämter, neue Linien und neue oberirdische Leitungen 7,088,742 Mark; zur Erwerbung von Dienstgebäuden 2,232,554 Mark; für die unterirdische Telegraphenanlage nach Halle 1,047,944 Mark und für die Rohrpostanlage in Berlin 1,250,443 Mark. Das macht zusammen 11,619,685 Mark. Bewilligt waren 12,323,332 Mark. Es ergiebt sich also ein kleiner Rest von 703,647 Mark oder rund 230,000 Thaler, der nach dem Schlusse des Jahres vollständig verbraucht sein wird, wenn die Anlagen, welche gegenwärtig noch in Arbeit sich befinden, vollendet sein werden.

Sie sehen daraus, meine Herren, daß die Telegraphenverwaltung die bewilligten Mittel nicht nur in gewissenhafter Weise, was sich von selbst versteht, sondern auch in spekulativer Art zur Ausführung brachte, indem sie mit den bewilligten Mitteln zum Wohle des Landes und, Dank den Anstrengungen aller betheiligten Organe in den Provinzen, weit mehr erreichte, als der ursprünglich vorgelegte Plan in Aussicht nahm, und ich glaube in dieser Hinsicht das Vertrauen in

Anspruch nehmen zu dürfen, daß eine gleich kräftige und schnelle Entwickelung auch für die Folge durchgeführt werden wird.

Ich möchte mir die Bitte erlauben, ohne in die Bestimmung des Hohen Hauses über die geschäftsordnungsmäßige Erledigung der Vorlage irgendwie eingreifen zu wollen, daß Sie die Vorlage im Plenum berathen und von der Verweisung an die Kommission für diesmal Abstand nehmen möchten, nur weil ich besorge, daß daraus ein Zeitverlust entstehen kann, der allerdings für die Leitung und Ausführung des immerhin umfangreichen Planes bedenklich werden könnte, auch wenn es sich nur um wenige Tage handelt.

Ich habe noch einige Worte dem Herrn Abgeordneten Grumbrecht zu erwidern. Ich pflichte ihm vollkommen darin bei, daß Mißverhältnisse in Bezug auf die Telegraphengebührenfreiheiten bestehen, und, wenn ich nicht irre, habe ich das auch in der zweiten Lesung des Etats aus Anlaß einer von dem Herrn Abgeordneten für Stettin ausgegangenen Anregung bereits anerkannt. Aber ich möchte mir doch auch die Bemerkung erlauben, und das Gerechtigkeitsgefühl legt mir sie auf, daß die Telegraphenverwaltung hierbei Partei ist und ihre Ansicht über den Gegenstand doch nicht allein maßgebend sein kann. Allerdings wird dieser durch die Natur der Sache gegebene Parteistandpunkt wesentlich dadurch abgeschwächt, daß das finanzielle Objekt, wie der Herr Abgeordnete richtig bemerkt hat, nur unbedeutend ist: es handelt sich vielleicht um 90,000 bis 100,000 Mark jährlich; wohl aber hat die Telegraphenverwaltung aus einem den allgemeinen Verkehr berührenden Grunde ein wesentliches Interesse an der Beseitigung der Telegraphengebührenfreiheit, weil, so lange diese Freiheiten bestehen, ja das Bestreben vorhanden ist, den Telegraphen möglichst auszunutzen und die Depeschen lang zu machen, wodurch die Drähte belastet werden zum Schaden des übrigen Verkehrs.

Aus diesem Grunde glaube ich auch, daß wohl Aussicht vorhanden ist, mit den Schritten, die zur Beseitigung jenes Mißstandes unternommen werden sollen, zu einem Ziele zu gelangen, obwohl ich eine Bürgschaft dafür zur Zeit nicht übernehme. Doch möchte ich das konstatiren, daß die Regierung die Resolution des Hohen Hauses vom Jahre 1869 keineswegs als erledigt erachtet. Es haben seit jener Zeit genaue Beobachtungen des betreffenden Verkehrs stattgefunden, um sich vollständige Rechenschaft über die Beschaffenheit desselben und über die Tragweite der Beseitigung der Gebührenfreiheit geben zu können. Auch hat es eingehender Studien der staatsrechtlichen Seite der Frage bedurft, die nach meiner Ansicht nicht so einfach liegt, wie der Herr Vorredner anzunehmen scheint. Diese Ermittelungen und Erwägungen sind jetzt abgeschlossen und die Verwaltung wird nunmehr zu handeln in der Lage sein. Sollte es gelingen, einen wirksamen Schritt in dieser Angelegenheit bis zum Zusammentritt des nächsten Reichstags zu thun, so wird demselben darüber mit Bezug auf die oben erwähnte Resolution die erforderliche Mittheilung gemacht werden.

Abgeordneter Schmidt (Stettin): Meine Herren! Ich schließe mich dem Herrn Vorredner insoweit an, daß die Vorlage zwar spät an das Hohe Haus zur Berathung kommt, aber nicht zu spät. Ich setze voraus, daß unsere Verhandlung die Vorlage zu einem günstigen Abschluß führen wird. Wenn man mit Recht hervorheben kann, daß in anderen europäischen Staaten, ich meine England, Belgien, Frankreich, Italien, jährlich in den Etats außerordentliche Mittel für die Verbesserung des Telegraphennetzes gefordert werden, — in England hat das Parlament allein 195 Millionen Mark bewilligen müssen, um die Privattelegraphen anzukaufen, — so geht daraus

hervor, daß schon in dem Wesen der Telegraphenverwaltung ein Grund liegen muß, für einen Zeitraum mit außerordentlichen Forderungen sich jährlich an die Landesvertretungen zu wenden. Der Grund ist der: die Post findet ihre Wege vor, sie hat Landwege, Steinstraßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen mit Dampfschiffen zur Benutzung, während die Telegraphenverwaltung mit kostspieligen Mitteln erst ihre Verbindung herstellen muß. Wollte man nun an dem Grundsatze festhalten, den früher die preußische Staatsregierung adoptirt hatte, aus Ueberschüssen die Verdichtung des Telegraphennetzes auszuführen, so würde, wenn die Telegraphenverwaltung ein Minus, ein Defizit hat, sie sich also als Zuschußverwaltung während einer Reihe von Jahren herausstellt, eine Verbesserung des Telegraphennetzes ausgeschlossen sein. Deshalb haben wir es anzuerkennen, meine Herren, daß das Deutsche Reich von seiner Bildung an diesen preußischen Grundsatz nicht adoptirt hat, sondern es forderte theils im Extraordinarium, theils durch Anleihen die Mittel, die es zur Erweiterung des Telegraphennetzes bedurfte.

Es soll die neue Kabelleitung von Halle nach Leipzig, Frankfurt a. M., Mainz und in einer neuen Linie nach Hamburg und Bremen erweitert werden, also Städte berühren, die jetzt schon der Post- und Telegraphenkasse bedeutende Einnahmen zuführen. Wenn nun die beiden Kriegshäfen, Kiel und Wilhelmshaven, ebenfalls aufgenommen sind in das unterirdische System, so dürfen wir annehmen, daß auch die beiden Bollwerke in Elsaß-Lothringen, Straßburg und Metz durch unterirdische Telegraphen mit der Hauptstadt Deutschlands in nicht langer Zeit verbunden werden müssen.

Von den europäischen Staaten ist es bis jetzt nur Rußland, welches, wie es scheint, dem Deutschen Reich zuerst folgen will, um seine telegraphischen Leitungen ebenfalls nach dem unterirdischen System anzulegen. Das Eis und die Schneestürme Rußlands haben jährlich den Betrieb gestört, und wir können uns freuen, daß das Deutsche Reich für wichtige Verbesserungen die Initiative ergreift und andere Staaten in der Durchführung des unterirdischen Systems, sowie anderer Reformen im Gebührentarife ihm folgen werden.

In den Jahren 1848 und 1849, meine Herren, wo die erste unterirdische Leitung von dem bekannten Akademiker Siemens angelegt wurde, machte man die Erfahrung, daß die damalige Kabelleitung technisch nicht durchführbar war. Seit der Zeit aber haben die Wissenschaft und die Technik solche Fortschritte gemacht, daß wir annehmen dürfen, daß die Bedenken gegen die Benutzung des Kabels jetzt als beseitigt angesehen werden können.

Es handelt sich in der Vorlage auch darum, 500 neue Stationen anzulegen, allerdings nach dem oberirdischen System. Wir haben früher unter Anderem in England erlebt, daß die Privatverwaltungen die Telegraphenverbindung nur solchen Orten zuführten, die eine sichere höhere Einnahme, ein Plus in Aussicht stellten. Dagegen haben wir im Deutschen Reich den Grundsatz befolgt, daß auch kleinere Orte die Wohlthat der Telegraphenverbindung genießen sollen, und es vertheilt sich nach dem Entwurfe wie ein Landregen die Zahl der Stationen über ganz Deutschland, mit Ausnahme von Württemberg und Bayern, welche durch ihre Reservatrechte selbstständig ihr Telegraphennetz ausführen und verbessern müssen. Meine Herren! Diese kleinen Stationen gleichen den Nebenflüssen eines großen Stromes. Die Nebenflüsse führen dem großen Strom Nahrung zu, und die kleinen Stationen werden allmälig den Hauptlinien nicht blos Arbeit, sondern ebenfalls Einnahmen zuführen, so daß sich die letzteren mit der Zeit heben werden.

Ich bin nicht der Ansicht, daß wir die Vorlage an die Budgetkommission verweisen. Ich glaube, daß die finanziellen Bedenken, die der Herr Abgeordnete Richter angeregt hat, auch in pleno sich beseitigen lassen. Sollte irgend ein Sicherheitsantrag nothwendig werden seinen finanziellen Bedenken gegenüber, so läßt sich der ja in einer späteren Verhandlung stellen. Ich hoffe endlich, meine Herren, daß die Vorlage im Interesse des Landeswohls angenommen werden wird.

Abgeordneter von Kardorff: Meine Herren! Ich bin der Meinung, daß die Bedenken des Herrn Abgeordneten Richter, welche er dahin ausgesprochen hat, daß die Vorlage ihrer ganzen Natur nach an die Budgetkommission verwiesen werden müsse, an sich berechtigte sind, aber ich möchte nur zu bedenken geben, ob wir nicht doch mit unserer Zeit so knapp nachgerade zugeschnitten sind, daß eine solche Verweisung an die Budgetkommission eine Verzögerung des Zustandekommens der Vorlage mit sich führen könnte, die verhängnißvoll sein möchte, und ich glaube auch nicht, daß, wenn wir ausnahmsweise einmal eine Vorlage, die diesen Charakter an sich trägt, nicht an die Budgetkommission verweisen, wir dadurch ein gefahrvolles Präjudiz schaffen, nachdem wir das entgegenstehende Prinzip bei der Militär- und Marineverwaltung stets aufrecht erhalten haben und auch der Telegraphenverwaltung gegenüber in allen künftigen Jahren im Stande sind, dasselbe Prinzip wieder zur Geltung zu bringen.

Ich möchte daher dem Hause dringend anempfehlen, die Vorlage nicht an die Budgetkommission zu verweisen, sondern im Plenum weiter zu berathen.

Abgeordneter von Benda: Meine Herren! Ich theile vielleicht die Bedenken, die hier von den Vorrednern geäußert sind, nicht alle, aber ich glaube, wenn in einer sehr wichtigen finanziellen Maßregel, und die ist doch immer bedeutsam genug, aus der Mitte einer parlamentarischen Gruppe heraus der Wunsch auf kommissarische Berathung geäußert wird, so muß man doch sehr dringende Gründe haben, um einem solchen Wunsche entgegenzutreten, und namentlich in einem Falle, wo man alle Aussicht hat, daß die kommissarische Berathung diese Zweifel, die hier erhoben sind, beseitigen wird.

Ich kann dem Herrn von Kardorff versichern, daß, wenn die Sache heute an die Budgetkommission verwiesen wird, da die Budgetkommission keine weitere Arbeit hat, sie in der allerkürzesten Zeit dort erledigt werden wird, und vielleicht wird der Bericht, der aus der Budgetkommission hervorgehen wird, nur dazu beitragen, die Diskussion in der zweiten Berathung abzukürzen und dadurch das Haus zu entlasten. Ich kann nur dringend rathen, daß wir die Sache an die Budgetkommission überweisen.

Nach einer kürzeren Bemerkung des Abgeordneten Richter (Hagen), in welcher derselbe nochmals die Verweisung der Vorlage an die Budgetkommission empfahl, schritt das Haus zur Abstimmung über diesen Antrag, der schließlich die erforderliche Stimmenmehrheit erhielt. Der Gesetzentwurf wurde demgemäß zur ferneren Vorberathung an die Budgetkommission verwiesen.

Das Ergebniß der Kommissions-Berathungen, welche unverzüglich in Angriff genommen wurden, ging dahin: unter Einverständniß mit den Gesammtzwecken der Vorlage die Geldbewilligung, entsprechend dem Etats-Abschnitt, zunächst auf den im 1. Vierteljahr 1877 zu verwendenden Betrag von 2,000,000 Mark zu beschränken und gleichzeitig die zur Ausführung des Erweiterungsplans in Angriff

zu nehmenden Arbeiten näher zu bezeichnen. Nach dem Vorschlage der Kommission sollte der Entwurf daher folgende Fassung erhalten:

Gesetz, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für Zwecke der Post- und Telegraphenverwaltung.

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen 2c.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§. 1.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, die zur Bestreitung der in der Anlage aufgeführten einmaligen Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung für die Zeit vom 1. Januar 1877 bis zum 31. März 1877 erforderlichen Geldmittel bis zur Höhe von 2,000,000 Mark im Wege des Kredits flüssig zu machen und zu diesem Zwecke in dem Nominalbetrage, wie er zur Beschaffung jener Summe erforderlich sein wird, eine verzinsliche, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 (Bundes-Gesetzbl. S. 339) zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben.

§. 2.

Die Bestimmungen in den §§. 2 bis 5 des Gesetzes vom 27. Januar 1875, betreffend die Aufnahme einer Anleihe für Zwecke der Marine- und Telegraphenverwaltung (Reichs-Gesetzbl. S. 18), finden auch auf die nach dem gegenwärtigen Gesetze aufzunehmende Anleihe und auszugebenden Schatzanweisungen Anwendung.

Urkundlich 2c.

Gegeben 2c.

Anlage.

Etat derjenigen einmaligen Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung für das 1. Quartal 1877, welche durch im Wege des Kredits zu beschaffende Mittel ihre Deckung finden.

Titel 1. Anlage unterirdischer Telegraphenlinien von Halle an der Saale nach Leipzig und von Halle an der Saale über Kassel, Frankfurt am Main nach Mainz und von Berlin über Hamburg nach Kiel, erste Rate .... 1,200,000 Mark,

Titel 2. Einrichtung und Anschluß neuer Telegraphenanstalten bis zum Gesammtbetrage von 2,000,000 Mark, erste Rate .... 400,000 »

Seite ..... 1,600,000 Mark.

	Uebertrag	1,600,000	Mark,
Titel 3.	Umbau und Erweiterungsbau des Haupttelegraphenamtes in Berlin, erste Rate	100,000	»
Titel 4.	Herstellung eines Dienstgebäudes auf dem Postgrundstück zu Kassel, erste Rate	50,000	»
Titel 5.	Ankauf eines Grundstücks und Einrichtung desselben für Dienstzwecke in Altona, erste Rate	200,000	»
Titel 6.	Ankauf und Einrichtung eines Dienstgebäudes in Hamburg, erste Rate	50,000	»
	Summe	2,000,000	Mark.

Diesem Entwurf war die nachstehende Resolution beigefügt:

»Der Reichskanzler wird ersucht, dahin zu wirken, daß die Befreiungen von den Gebühren für Telegramme in gleicher Weise, wie die Portofreiheiten in Gemäßheit des Gesetzes vom 5. Juni 1869 aufgehoben und beziehungsweise beschränkt werden.«

Bereits in der Reichstagssitzung vom 15. Dezember gelangte dieser Entwurf zur Berathung, welcher von dem Berichterstatter, wie folgt, eingeleitet wurde:

Abgeordneter Richter: Meine Herren! Mein Referat kann bei der knappen Zeit des Hauses um so kürzer sein, als die Vorschläge der Kommission im wesentlichen die Gedanken formuliren, die bereits hier in der ersten Berathung ausgesprochen worden sind. Der Gesetzentwurf nach dem Vorschlage der Kommission unterscheidet sich in zwei Richtungen von dem Gesetzentwurf der Regierung, einmal insofern, als die Bewilligungen nur ausgesprochen werden für das erste Quartal 1877, nicht auch für das Etatjahr 1. April 1877 bis 1. April 1878, zweitens durch eine Spezialisirung der Bewilligungen für das erste Quartal 1877 durch Scheidung der Summe von 2 Millionen Mark in 6 Titeln. Die Bewilligung auf das erste Quartal 1877 zu beschränken, fand auch bei der Regierung keinen Anstand insofern, als die Bezeichnung der Summen für das erste Quartal 1877 als erste Raten, die auf Grund eines Gesammtkostenanschlages ausgeworfen werden, der Regierung nach unserer Ansicht die Ermächtigung giebt, Kontrakte bereits jetzt über den Rahmen dieser ersten Rate hinaus in den Grenzen des Gesammtkostenanschlages abzuschließen, wie dies auch bei anderen Unternehmungen, die sich durch mehrere Etatperioden hinziehen, der Fall ist. Die Bewilligung weiterer Geldmittel über das erste Quartal 1877 hinaus und die Realisirung von Deckungsmitteln für diese Zwecke ist allerdings von den Festsetzungen in den folgenden Etats bedingt. Die Spezialisirung in sechs Titeln motivirt sich von selbst, sie hat den Zweck, die weiteren Bewilligungen für diese Zwecke an die Form des Etats der Post- und Telegraphenverwaltung im übrigen demnächst anzuschließen. Die Kommission ist der Meinung, daß die weiteren Raten für die hier in Rede stehenden Zwecke demnächst in den Haushaltsetat 1. April 1877 bis 1878 auszubringen sind, und daß in eben diesem Haushaltsetat in dem Etatsgesetzentwurf selbst durch einen Paragraphen auf die weitere Bewilligung von Mitteln, die im Wege des Kredits zu beschaffen sind, zu erfolgen hat. Es wird also durch die Vorschläge der Kommission

die Verwaltung selbst nicht behindert, den Plan zur Vervollständigung des Telegraphenwesens in der Weise auszuführen, wie sie es selbst beabsichtigt hat. Auf der anderen Seite werden die konstitutionellen Formen und Rechte gewahrt und es wird nicht mehr Geld bewilligt, als in der nächsten vor uns liegenden Periode realisirt zu werden braucht, und es wird überhaupt dieser ganze Theil unserer Finanzverwaltung in engen Anschluß an die allgemeine Regelung des Haushalts in den künftigen Etats gebracht.

Auch die Resolution in Bezug auf die Befreiung von Telegraphengebühren bedarf wohl kaum in diesem Hause, nachdem bereits viele Jahre hindurch die Anregung gegeben worden ist, in dieser Materie die Befreiung nach dem Muster des Postgesetzes einzuschränken, eine nähere Begründung. Man hielt eine derartige Resolution im Anschluß an dieses Gesetz umsomehr gerechtfertigt, als in einem Augenblicke, wo in Folge der Aufnahme einer solchen Anleihe der Ausgabeetat für Zwecke der Telegraphie erhöht werden muß, es nahe liegt, Mittel in Erwägung zu ziehen, inwieweit auf der anderen Seite die Einnahmen der Telegraphenverwaltung erhöht werden können.

Bei Eröffnung der Diskussion ergriff zunächst das Wort der General-Postmeister Dr. Stephan: Im Hinblick auf die Erläuterungen des Herrn Referenten zu den Anträgen der Budgetkommission des Hohen Hauses, namentlich in Rücksicht darauf, daß in der Bewilligung der Summen als erste Rate ein Einverständniß mit den Zielen und Zwecken der ursprünglichen Gesetzesvorlage und mit den dort vorgesehenen Gesammtherstellungen im Interesse der Entwickelung unseres Telegraphennetzes ausgedrückt ist, sowie ferner mit Rücksicht darauf, daß die Verwaltung nicht gehindert ist, Kontrakte auch über die nächsten drei Monate hinaus zu schließen, soweit sie nöthig sind, um die Zwecke überhaupt zu sichern: erkläre ich mich von meinem Standpunkte aus mit dem Antrage der Budgetkommission einverstanden, und habe dasselbe in Bezug auf die Ihnen vorgeschlagene Resolution zu äußern.

Abgeordneter Dr. Schröder (Friedberg): Meine Herren! Nach der so eben gehörten Erklärung des Herrn General-Postmeisters sehe ich davon ab, mein Befremden darüber auszudrücken, daß die Budgetkommission, wie es scheint, doch nur aus rein formellen Gründen diese Vorlage nicht pure angenommen hat, sondern in Raten die Gesammtsumme zu bewilligen vorschlägt. Bei dieser Sachlage möchte ich dann nur noch — da eine der Raten 400,000 Mark zur Vervollständigung des Telegraphennetzes beträgt — eine Bitte an den Herrn General-Postmeister richten. Es ist für meine engere Heimath, was ich mit Dank anerkenne, eine Reihe weiterer Telegraphenstationen dabei in Aussicht genommen, jedoch zur Hälfte an solchen Orten, wo bereits Eisenbahnstationen bestehen, also ein, wenn auch beschränkter und nur eventueller Privatverkehr mit Telegrammen möglich ist. Ich möchte den Herrn General-Postmeister deshalb ersuchen, wo immer thunlich, dafür zu sorgen, daß auch dort, wo derartige Verbindungen bis jetzt nicht hergestellt sind und ein regerer Verkehr also zuerst hingeleitet werden soll, Telegraphenstationen errichtet werden, und vorzugsweise solche Bezirke dabei in Rücksicht gezogen werden.

Hierauf wird der §. 1 nach den Beschlüssen der Kommission, also mit der Anlage, angenommen. Desgleichen der §. 2 ohne weitere Diskussion.

Bei Berathung der Resolution in Betreff der gebührenfreien Telegramme bemerkt der Abgeordnete Freiherr von Maltzahn-Gültz: Meine Herren! Meine Freunde und ich können uns der von Ihrer Kommission vorgeschlagenen Resolution

nicht anschließen. Die Portofreiheiten, von denen hier die Rede ist, stehen zum großen Theil den Mitgliedern der einzelnen deutschen Fürstenhäuser zu, und wir halten es nicht angezeigt, diesen Gegenstand in den letzten Tagen unseres Beisammenseins so beiläufig bei einem Gesetz zu verhandeln, mit welchem er doch nur in sehr losem Zusammenhang steht.

Ohne deshalb irgendwie unserer materiellen Entscheidung über diese Frage vorzugreifen, werden wir heute gegen die Resolution stimmen.

Abgeordneter Grumbrecht: Ja, meine Herren, der Herr Redner ist allerdings der einzige gewesen, der meines Wissens in der Budgetkommission gegen diese Resolution gesprochen hat. Ich will auch zur Begründung der Resolution nach dem, was schon bei der ersten Berathung vorgekommen ist, nichts weiter hinzufügen, als nur bemerken, daß der Herr General-Postmeister diese Resolution als ihm nicht gerade antipathisch acceptirt hat, und daß gewiß kein Grund vorliegt, sie hier abzulehnen, nachdem schon in demselben Sinne von früheren Reichstagen beschlossen ist. Daß der gegenwärtige darüber noch nicht Beschluß gefaßt, hat in den Verhältnissen gelegen. Es sind auch große Schwierigkeiten, die bisher der Ausführung dieser Resolution entgegengestanden, beseitigt, und namentlich ist man wohl von dem Einwand zurückgekommen, daß die mit Preußen abgeschlossenen Verträge so unbedingt für das Reich bindend seien.

Das wird genügen, um die Gründe darzulegen, welche die große Majorität Ihrer Kommission bewogen haben, für die von mir bei der ersten Berathung angeregte und auch in der Budgetkommission von mir beantragte Resolution zu stimmen.

Berichterstatter Abgeordneter Richter (Hagen): Meine Herren! Wenn es sich darum handelte, im Text dieses Gesetzes die Gebührenfreiheiten zu regeln, so könnte man ja erwidern, daß dazu keine Veranlassung sei, aus der Initiative des Reichstags vorzugehen. Wenn es sich darum handelt, die Regierung aufzufordern, demnächst in einem Gesetzentwurf diese Sache zu regeln, so scheint keine Gelegenheit passender als diese, wo wir erhebliche Summen, erheblicher, wie jemals für Telegraphenzwecke in so kurzer Zeit verlangt sind, bewilligen sollen. Da liegt doch die Frage nahe, zuzusehen, ob nicht mit der bestehenden Gebührenfreiheit Mißbrauch getrieben wird. Die Stellung der Fürsten in dieser Frage näher zu erörtern, Verträge in ihren Rechten zu prüfen, dazu wird ja die Vorlage eines Gesetzentwurfs und die Ausarbeitung von selbst Veranlassung bieten. Ich meine also, nach der Richtung hin wird durch die Annahme der Resolution nicht präjudizirt.

Bei der Abstimmung wird hierauf auch die von der Budgetkommission vorgeschlagene Resolution angenommen.

Bei der in der Sitzung vom 16. Dezember vorgenommenen Gesammtabstimmung erfolgte die endgültige Annahme des Gesetzentwurfs in der bei der zweiten Lesung beschlossenen Fassung.



106. Ein Einschaltungs-Apparat für Leitungs-Revisoren.

Von Herrn Ober-Postdirections-Sekretär Wolff in Posen.

Das Kaiserliche General-Telegraphenamt hat angeordnet, daß erforderlichenfalls die Leitungs-Revisoren mit einem aus einer Taste und einem Relais zusammengestellten Sprechapparat ausgerüstet werden sollen, bei welchem die ankommenden Zeichen nach dem Gehör abzulesen sind.

Schreiber dieses erinnerte sich bei Durchlesung der betreffenden Verfügung eines dem nämlichen Zweck dienenden Apparats, welcher von ihm bereits in den Jahren 1860 bis 1862 praktisch erprobt und für den beabsichtigten Zweck als völlig ausreichend befunden wurde.

In der Königlich englischen Telegraphenverwaltung in Ostindien, welcher der Verfasser während der vorbezeichneten Jahre angehörte, wurde nämlich damals ausschließlich nach Gehör aufgenommen, da an fast allen Orten bei einer Beschädigung des Papierführungswerks an eine Reparatur desselben durch Mechaniker oder Uhrmacher nicht zu denken war. Aber auch der durch den Wegfall des Räderwerks sehr vereinfachte Apparat war durch die in der Regenzeit häufigen und beispiellos heftigen Gewitter trotz der Anbringung von Blitzableitern noch immer zahlreichen Beschädigungen ausgesetzt, welche meist die Elektromagnet-Spiralen betrafen und daher den Apparat völlig unbrauchbar machten. Obgleich Reserve-Apparate nicht vorhanden waren, ruhte dennoch die Korrespondenz nicht, denn es wurde, wie sonst nach dem Gehör, dann nach dem Gesicht aufgenommen und zwar unter Ausschaltung des Apparats einfach nach den Nadelausschlägen des Galvanoskops, welches jedoch eine abweichende Konstruktion von dem in der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen besaß.

Dasselbe bestand nämlich aus einer Multiplikatorrolle auf einem hölzernen, mit einem Mittelausschnitt versehenen Rahmen.

In dem Ausschnitt befand sich eine kleine Kupferplatte, welche eine Stahlspitze zur Aufnahme der Magnetnadel trug und gleichzeitig als Dämpfer diente. Die Nadel war nur kurz (kürzer als der Ausschnitt), damit ihre Bewegungen durch die Wände des Ausschnitts nicht gehemmt wurden. Auf die Magnetnadel wurde sodann im rechten Winkel ein Index aus weißem, nicht zu schwerem Papier mit Gummi-Arabicum aufgeklebt. Die Bewegungen dieses Index und damit auch die Schwingungen der Nadel wurden durch zwei rechts und links von der Ruhelage der Nadel angebrachte Winkelstückvorsetzer innerhalb der gewünschten Grenzen gehalten.

Ein vor die Nadel in die entsprechende Stellung gebrachter, ziemlich kräftiger Stab- oder Hufeisenmagnet zwang dieselbe, nach jedem Stromimpulse in die Ruhelage zurückzukehren, so daß jedes Oscilliren unterblieb.

Dieser Apparat, dessen Herstellungskosten sich höchstens auf etwa 15 Mark stellen würden, bietet nach seiner Zusammensetzung ein völlig ausreichendes Korrespondenzmittel, da er die Morsezeichen getreu nach ihrer Länge wiederzugeben gestattet. Das Lesen nach diesen Ausschlägen läßt sich nach kurzer Uebung mit leichter Mühe erlernen. Es waltet dabei einige Aehnlichkeit ob mit den kürzer oder länger dauernden Ablenkungen der Lichtreflexe, welche die Zeichen einiger Seekabel zur Anschauung bringen.

Der Verfasser hat nur mit diesem Galvanoskop, einer Taste und einigen Batterie-Elementen (selbige waren erforderlich, da damals in Ostindien nur Arbeitsstromleitungen betrieben wurden), sehr oft und sehr viele Leitungen, auch mehrere Kabel untersucht und, falls die Leitung gesund war, bequem mit den Nachbarstationen verhandeln können.

Auf jeder Station befanden sich einige Reserve-Multiplikatoren, die nöthigenfalls aus mit Seide besponnenem Draht von dem Beamten selbst angefertigt werden konnten.

Um die Nadel durch die Luftströmungen nicht beunruhigen zu lassen, dürfte es sich empfehlen, die ganze Vorrichtung, welche nebst dem Taster auf eine Grundplatte gebracht werden müßte, durch einen Glaskasten derart zu bedecken, daß nur der Knopf des Tasters sich außerhalb befände.

Die Korrespondenz würde in der Art zu führen sein, daß nach dem Anruf und dessen Beantwortung seitens des Amts letzteres stets nur Wort für Wort einzeln an den Revisor abtelegraphirt. Hat dieser das gegebene Wort verstanden, so giebt er einen Punkt als Verstandenzeichen zurück, sonst aber das Fragezeichen. Der Revisor telegraphirt selbstverständlich seine Aeußerungen zusammenhängend an das Amt ab.

Die Einfachheit und Zuverlässigkeit dieses Apparats, an dem jeder Theil vom anderen unabhängig ist und deshalb auch leicht ersetzt werden kann, spricht unbedingt zu dessen Gunsten.

Gegen Einführung desselben dürfte jedoch geltend gemacht werden können, daß dadurch die Apparat-Konstruktionen der Reichstelegraphie ohne zwingenden Grund vermehrt werden würden und daß die gewöhnlich auf der Strecke sich befindenden Telegraphenbeamten zur Erreichung des angestrebten Zweckes einen kürzeren oder längeren Ausbildungskursus im Lesen der Zeichen nach Gesicht durchmachen müßten.

Wenn daher aus der Einführung des eben besprochenen Sprechapparats ein thatsächlicher Gewinn für die Telegraphenverwaltung sich auch nicht erhoffen läßt, so hat der Verfasser doch geglaubt, die vorstehenden Bemerkungen schon aus dem Grunde machen zu dürfen, um in etwas die Schwierigkeiten zu beleuchten, mit denen die Telegraphie unter minder günstigen Himmelsstrichen zu kämpfen hat.

---

107. Die Römerstraßen in Elsaß-Lothringen.

Von Herrn Postdirektor C. Löper in Markirch.

Das Straßennetz der Römer war bekanntlich ein großartiges, welches in den uns überkommenen Trümmern noch unsere gerechte Bewunderung erregt. Letztere gilt nicht nur der weiten Ausdehnung und der besonderen Tüchtigkeit der Herstellung, sondern auch der Planmäßigkeit der Anlage und der Umsicht bei Benutzung der verschiedenartigen Gestaltungen des Bodens.

Wahrscheinlich sind die Straßen in den ehemaligen römischen Provinzen die ältesten, uns von dem Wirken der Römer überhaupt verbliebenen Ueberreste; dieselben werden noch vor den ersten römischen festen Plätzen erbaut sein, weil letztere erst an wichtigen Straßenpunkten angelegt wurden. Findet man gegenwärtig in einer Landschaft viele Ueberbleibsel von Römerstraßen, so kann man mit größter Sicherheit

auf eine verhältnißmäßig große Kultur, reges Handelstreiben, dichte Bevölkerung, zahlreiche militairische Besatzung und häufige Bewegungen derselben schließen. Die Straßen geben zugleich auch sicheren Anhalt zu weiteren Forschungen nach römischen Alterthümern, denn beim Verfolgen derselben begegnet man den Trümmern der ehemaligen römischen Ansiedelungen, auch trifft man in ihrer Nähe öfters Grabdenkmäler, welche allerlei Ueberreste und Kostbarkeiten enthalten, da die Römer es liebten, ihre Todten neben den Straßen zu bestatten.

Das römische Reich, durch Eroberung entstanden und auf solche allein angewiesen, entwickelte sich bekanntlich zu einer Weltherrschaft, der sich nahezu alle davon erreichten Völker und Staaten in provinzieller Unterthänigkeit unterwarfen. Die Straßen waren die Arterien dieses großen Staatskörpers. Treffend sagt J. G. Kohl*), daß dieselben zugleich äußerst solide Klammern waren, mit denen die Römer alles Erworbene zusammenschweißten und festhielten. »Nichts bezeichnet wohl besser die einigende Kraft und die kulturhistorische Bedeutung der römischen Straßen als das Faktum, daß zuweilen ganze, durch eine solche Straße verbundene Landstriche von dieser ihren Provinzial-Namen erhielten, wie z. B. der großen norditalienischen Provinz »Emilia« geschehen ist, welche nach der über 180 Jahre vor Christi Geburt gebauten Via Emilia so benannt wurde und noch jetzt so heißt.«

Die Römer waren sich wohl bewußt, daß bei ihren militairischen Operationen Zeitersparniß eine Macht sei; wahrscheinlich aus solchen und ähnlichen Gründen hatten dieselben der Herstellung ihrer Straßen ganz besondere Sorgfalt zugewendet. Die Appische**) Straße, anfänglich nur von Rom bis Capua, dann bis Brundisium — das heutige Brindisi — gehend, und nach und nach sich verzweigend, war gleichsam die Königin der römischen Straßen, deren Zahl im Ganzen 29 betrug, die von der Meilensäule in Rom sich nach allen Richtungen erstreckten und eine Gesammtlänge von 51,000 Millien gehabt haben sollen. Man kann dieselben besonders auf 5 Hauptstränge zurückführen***).

Die Hauptstraßen bestanden gewöhnlich aus drei verschiedenen Lagen: die eine bildete den Grund (rudus), auf derselben befand sich eine andere von Kies, der die Lücken jener ausfüllte oder auch von gemauerten Steinen (nucleus) und drittens aus einem Pflaster von gehauenen, genau an einander passenden fünfeckigen Quadersteinen (summa crusta). Ein solcher Bau gab den Straßen eine fast unzerstörbare Festigkeit. Man verwendete wohl überall das in der Nähe vorhandene dazu am meisten geeignete Material. So war die Appische Straße mit Polygonen von Lava gepflastert. Im Elsaß sind die in der Nähe des Rheins sich hinziehenden Straßen von Kies aus diesem Strome hergestellt, der durch Mörtel verbunden ist, dagegen sind zu den in der Nähe der Vogesen vorhandenen Straßen Hausteine aus diesem Gebirge verwendet worden. »Das Wesentlichste der Arbeit«, sagt der berühmte Forscher Niebuhr, »ist aber die Gründung, der Unterbau durch tiefe Gründe, die Brücken, das Durchschneiden der Höhen und im Besonderen noch bei der Appischen Straße der Kanal durch den Pon-

---

*) Die geographische Lage der Hauptstädte Europa's.

**) Die großen Straßen erhielten ihren Namen wiederum von denjenigen, welche sie erbauen ließen oder selbst erbauten. Dies bekunden die Bezeichnungen Via Appia, Via Emilia von Appius und Emilius. Avien de la Neufville, Orig. des Postes. Paris 1708.

***) Stephan, das Verkehrsleben im Alterthum in v. Raumer's histor. Taschenbuch für 1868.

tinischen Sumpf, der die doppelte Bestimmung hatte, das Land vom Wasser zu befreien und die Fortschaffung der Kriegsbedürfnisse zu erleichtern.«

Die großen entweder auf Anhöhen geführten und die umliegende Gegend beherrschenden oder in der Nähe eines Flusses sich hinziehenden Straßen wurden vorzugsweise zum Marschiren benutzt, waren also Heerstraßen. Auf denselben bewegte sich das römische Fußvolk mit einer Geschwindigkeit von beinahe einer Meile in der Stunde, obschon jeder Soldat eine ziemlich beträchtliche Last an Waffen und Lebensmitteln zu tragen hatte. Die in der Nähe der Heerstraßen sich hinziehenden anderen Straßen dienten wahrscheinlich vorzugsweise der Posteinrichtung oder dem Handel, waren also Post- oder Handelsstraßen. Die sonst noch vorhandenen kleineren Straßen und Wege verbanden die seitwärts gelegenen Nebenorte. Die zuerst erwähnten Straßen sind von den Truppen, die anderen dagegen von den Landeseinwohnern hergestellt worden.

Bei der Wichtigkeit der römischen Straßen in einem eroberten Lande, dessen Bevölkerung den Römern feindlich gesinnt war, mußte man thunlichst dafür Sorge tragen, daß dieselben stets passirbar blieben und von den Feinden nicht abgeschnitten wurden. Dies erreichte man durch Anlegung kleiner, in genügender Entfernung von den Straßen hergestellter Kastelle, von denen aus man leichte Angriffe abschlagen, stärkeren aber so lange widerstehen konnte, bis aus dem nächstgelegenen größeren Waffenplatze Hülfe herbeigeholt war. Zu letzterem Zwecke benutzten die Römer zur Nachtzeit Wachtfeuer und Pechfackeln, bei Tage Rauch und eine Art optischer Telegraphen. Es waren nämlich an den Thürmen der Kastelle Balken so angebracht, daß man durch Aufziehen und Niederlassen derselben Signale abgeben konnte, wie der römische Schriftsteller Vegetius Renatus mittheilt, welcher um 375 über das römische Kriegswesen schrieb. Die Kastelle dienten gleichzeitig zur Unterhaltung der Postverbindungen, sowohl in den Stationen (mutationes), als in den Nachtquartieren (mansiones). Eine ganze Reihe solcher Kastelle befand sich beispielsweise am rechten Ufer des Rheins, besonders zwischen der Murg und dem Main. Es wird angenommen, daß diese vorzugsweise die Aufgabe hatten, den Handel und die Schifffahrt auf dem Rhein gegen die Beunruhigung durch feindliche Völkerstämme zu schützen. In gebirgigen Gegenden befanden sich ferner auf den Kuppen benachbarter Berge befestigte Burgen.

Die Entfernungen der Straßen wurden nach Leugen angegeben; man rechnete 1 Leuge = $1\frac{1}{2}$ Millien; 1 Millie = 1000 Römerschritte; 1 Römerschritt = 5 römische Fuß. (Dabei ist zu bemerken, daß die Römer 2 Schritte nach unseren Begriffen für einen rechneten.) 1 Millie ist hiernach gleich 5000 römische Fuß und ungefähr 1481 Meter.*) An den Straßen befanden sich Meilensteine, welche den marschirenden Truppen und Reisenden zur Orientirung, sowie ferner auch zur Zierde und Abwechselung dienten. Darauf deutet wenigstens der nachfolgende Vers von Rutilius Gallicanus hin:

»Intervalla viae fossis praestare videtur,
Qui notat inscriptus millia crebra lapis.«

d. h. »der Stein, auf welchem öfters Meilen verzeichnet sind, scheint den ermüdeten Reisenden eine Abwechselung zu gewähren.« Die Meilensteine waren bis 8 Fuß hoch, meist rund und mit Inschriften versehen. Ein im Jahre 1718 bei Mandeurre

*) Benoit, les voies romaines de l'arrondissement de Strasbourg. Nancy 1865.

(Epamanduodurum) entdeckter Meilenstein befand sich früher in der Straßburger Stadtbibliothek, ebenso auch ein im Jahre 1735 bei Brumath (dem alten Brocomagus) vorgefundener Stein, der nach seiner Aufschrift dem Kaiser P. L. Valerianus gewidmet war.*) Das Letztere scheint die auch anderwärts berichtete Thatsache zu bestätigen, daß auf den an den Straßen befindlichen Meilensteinen Inschriften aller Art zur Erinnerung an bedeutende Männer und berühmte Thaten sich befanden. Ein Schriftsteller des vorigen Jahrhunderts**) berichtet z. B. darüber Folgendes: »Es meldet Didymus Alexandrinus, in Catanea Prov. C. 1, welchergestalt man nemlich bevor die Wege in gewisse Meilen unterschieden worden, hin und wieder an denen Straßen, Steine und Säulen gesetzet, auff deren einen Seite, die Zahl der Schritte, auff der andern aber ein lehrreicher Denckspruch eingehauen worden, damit der Wandersmann nicht nur wüste, wie weit er gereiset, sondern auch eine gute Erinnerung mit auff den Weg nähme.«

Zur besseren Orientirung auf den Straßen besaßen die Römer besondere Verzeichnisse der Stationen. Daß dergleichen Verzeichnisse sehr verbreitet waren, läßt eine im Jahr 1852 gemachte Entdeckung schließen. Auf dem Grunde der Bäder von Vicarello am See von Bracciano fand man nämlich unter Anderem drei Silbergefäße in Form von Meilensäulen, auf denen die vollständige Reiseroute von Gades nach Rom mit Angabe aller Stationen und Entfernungen eingravirt war***).

Von großem Interesse ist es, die Römerstraßen vom Norden der Appeninischen Halbinsel nach Deutschland rc. zu verfolgen. Dort war Mediolanum (Mailand) ein wichtiger Knotenpunkt solcher Straßen. Von da ab führten dieselben in einigen Linien über die Alpen: über den Mont Genevre nach Arles; über Aosta und den kleinen Bernhard nach Vienne, dann über Genf und Besançon nach Straßburg; von Aosta über den großen Bernhard, Martigny, Vevay, Augst bei Basel nach Straßburg und von dort weiter nach Mainz und Coblenz rc. Ferner ging eine Straße über den Splügen nach Bregenz und von dort einerseits nach Augsburg, andererseits nach Basel. Von Augsburg aus führten Straßen nach Regensburg, östlich nach Enns, wo sich Straßen nach Wien anschlossen und westlich zum Neckar. Von Mainz zweigte sich eine Straße nach Trier und Rheims ab u. s. w.†).

Eine nähere Betrachtung verdient der obere Theil des Rheinthals, insbesondere das Elsaß. Vor der Eroberung durch die Römer war Letzteres, wie Julius Cäsar berichtet, im Norden von den Mediomatrikern und im Süden von den Sequanern bewohnt. Später, zur Zeit als die Römer im Lande herrschten, waren in demselben vorzugsweise die Völkerschaften der Richter Rauracher, Triboker und Nemeter vertreten. Beide Ufer des Rheinthals, insbesondere das linke, müssen vielfach von Römerstraßen durchzogen gewesen sein, wie schon die vielen vorgefundenen Bruchstücke derselben deutlich bezeugen. Ferner weisen darauf die Bezeichnungen etlicher Straßen und Wege in den alten Urkunden des Landes hin, sowie einzelne im Volksmunde erhaltene Namen. Es mögen hier nur etliche angeführt sein: Bei Pfeffingen im Ober-Elsaß wird ein »alter Weg« erwähnt 1302. Die »Hochstraße« in der Hard 1340. Bei Münzen (Munzenheim) »Hohe weg« 1420. Zu Behlenheim bei Tauchtersheim »Herweg« und »Burgweg« 1824, bei Griesheim

*) Strobel, Vaterl. Geschichte des Elsaß, Bd. 1 S. 47.
**) Schramm, Saxonia monumentis viarum illustrata. Wittenberg 1726.
***) Friedländer, Darstellungen aus der Sittengeschichte Roms. Th. 2 S. 12.
†) Friedländer, a. a. O.

»Hohe straß« 1450, bei Lauterburg »Hartweg« 1470. Noch heute heißt ferner bei Arzenheim und Künheim eine Fläche Land »der Römer« und bei Ottersheim eine sich über die Ebene des Feldes erhebende Straße »Hochsträßele« *). Das Dorf Rumersheim, woselbst viele römische Münzen gefunden wurden, wird römischen Ursprungs sein.

Das Elsaß ist überhaupt eine reiche Fundgrube römischer Trümmer und Ueberbleibsel von Grabdenkmälern, Altären, größeren und kleineren Statuen, Waffen, Medaillen, Münzen rc., welche Gegenstände beredte Zeugen einer ehemaligen reichen Kultur sind. Fast überall im Elsaß, wie ferner auch in Lothringen, wo die Berge Naturschätze, wie Salz rc., boten, oder wo warme Quellen sprudelten, haben die Römer Spuren hinterlassen bez. bereits Bade-Einrichtungen besessen. Goethe, der das Elsaß vor etwa einem Jahrhundert durchwanderte, sagt bereits mit Bezug hierauf in seinem Werke »Wahrheit und Dichtung« von dem Orte Niederbronn, in welchem man ein römisches Bad gefunden hatte: »Hier in diesen von den Römern schon angelegten Bädern umspülte mich der Geist des Alterthums, dessen ehrwürdige Trümmer in Resten von Basreliefs und Inschriften, Säulenknaufen und Schäften mir aus Bauerhöfen, zwischen wirthschaftlichem Wust und Geräth gar wundersam entgegenleuchteten.« In seinem bereits in Straßburg begonnenen Gedichte: »Der Wanderer« heißt es, vielleicht mit Bezug hierauf, obschon die Scenerie nach Italien verlegt ist:

»Und du flickst zwischen der Vergangenheit
Erhabnen Trümmern
Für deine Bedürfniss'
Eine Hütte, o Mensch,
Genießest über Gräbern!«

Die bekannte Peutingersche Karte, sowie ferner das ebenfalls in Wien vorhandene Itinerarium provinciarum Antonini Augusti geben auch für Elsaß und ferner für Lothringen trefflichen Anhalt zur Erforschung der römischen Straßen. Bei Durchsicht der ersteren Karte bemerkt man am linken Rheinufer eine große Straße, welche die römischen befestigten Lager — an welche sich in späterer Zeit die ersten deutschen Städte anlehnten — und die an dieser ehemaligen Grenze begründeten Kolonien verband. Dieselbe zog sich, nördlich vom heutigen Straßburg über Brocomagus (Brumath), Saletio (Salz), Tabernae Rhenanae (Rheinzabern), Noviomagus (Speyer), Borbetomagus (Worms) nach Moguntiacum (Mainz) und Confluentia (Coblenz) und weiter; im Süden dagegen einerseits über den Simplon nach Mediolanum (Mailand) und andererseits nach Lugdunum (Lyon). Von jedem an dieser Straße gelegenen wichtigeren Orte zweigten sich Querstraßen ab. Einer der bedeutendsten Punkte dieser großen Straße war schon damals Argentoratum (das heutige Straßburg), in welchem nachweislich die VIII. römische Legion von 6000 Mann mit ihrem zahlreichen Gefolge an Sklaven, Weibern und Händlern lag. Neben der durch diesen Ort führenden Straße und unweit davon hat man ein großes Todtenfeld mit verschiedenen römischen Alterthümern gefunden. In der Nähe, beim heutigen Dorf Kehl, erfolgte jedenfalls die Ueberfahrt über den Rhein; wenigstens hat man dort im Bette des Stromes eine große Anzahl römischer Münzen mit Bildnissen fast aller Kaiser aufgefunden.

*) Mone, Zeitschr. f. d. Gesch. des Ober-Rheins.

Von dem im nördlichen Theil der Schweiz gelegenen bedeutenderen Orte Augusta Rauracorum (heute Augst bei Basel) sind die Entfernungen nach der Peutingerschen Tafel folgende: XXII. Arialbinnum VI., Cambetes (Kembs bei Sievenz) VII., Argentovaria XII., Hellelum (auch Helvetus genannt, jetzt Erl bei Benfeld) XII., Argentoratum (Straßburg) XII. Zwischen Cambetes und Hellelum lag ein Ort Stabula (Banzenheim). Von Argentoratum führte eine Querstraße über Tres Tabernae (Zabern) XIII., Pons Saravi (Saarburg) XII., Ad Decem Pagos (Troquimpol) X., Ad Duodecimum (Delma) XII., nach Divodurum (Metz). Ferner gab es nach der bezeichneten Karte noch verschiedene Nebenstraßen: So zweigte sich eine Straße ab über Larga, Grammatum nach Epamanduodurum (Mandeurre) nach Vesontio (Besançon). Von Larga und Arialbinnum liefen zwei Straßen nach Uruneae (Illzach) bei Mülhausen, von wo eine dritte nach Mons Brisaci (Alt-Breisach) führte.

Durch das Amarinthal zog bei dem heutigen Thann eine Straße nach den Quellen der Mosel in Lothringen. Selbst auf dem Kamme der Vogesen hat man Ueberreste römischer Straßen gefunden; eine der höchsten Spitzen dieses Gebirges: die Tonne oder Donon, war noch im siebzehnten Jahrhundert mit Befestigungen versehen und besaß einen dem Merkur geweihten, inzwischen zerstörten Tempel. Auf dieses Gebirge oder wenigstens auf den Ottilienberg bei Oberehnheim führte eine besondere römische Straße. Dagegen wird das, den Gipfel dieses Berges krönende eigenthümliche Bollwerk »Heidenmauer« genannt, das aus 2 Meter starken und 4 Meter hohen behauenen Steinen ohne Mörtel aufgeführt und mit zolldicken 9 bis 10 Zoll langen eichenen Hölzern, sogenannten Schwalbenschwänzen, verbunden ist und im Ganzen 1,006,000 Kubikmeter umfaßt, nicht den Römern, wie die Bevölkerung vielfach annimmt, sondern den Celten zuzuschreiben sein. Die Bewohner jener Gegend entnehmen häufig der Römerstraße und dieser merkwürdigen Heidenmauer zum Bau ihrer Häuser Steine, weil man denselben eine besondere befestigende Kraft zuschreibt. Darauf deutet G. Dürrbach in einem Gedichte: »Der Stein der Heidenmauer« wie folgt hin:

»Wer in der Gegend bauet, der nimmt zu seinem Haus
Von der zerfall'nen Mauer sich einen Stein heraus,
Und glaubt, der Stein ertheile dem Hause Festigkeit,
Und Allen, die 's bewohnen, noch Heil in jeder Zeit.«

Eine ähnliche Heidenmauer befindet sich noch auf einem anderen Gebirgszuge des Elsaß, dem Tännichel bei Rappoltsweiler.

Einer der bedeutendsten Alterthumsforscher, ja der eigentliche Begründer der Alterthumswissenschaft im Elsaß, war der Professor Schöpflin in Straßburg, der selbst unermüdlich im Sammeln von Alterthümern war und daselbst ein Museum anlegte, das später vielfach vervollständigt wurde. Derselbe entdeckte unter Anderem im Jahre 1735 in Buchsweiler die Trümmer eines römischen Bades. Goethe, der ihn während seiner Studienzeit in Straßburg noch kennen lernte und vielleicht durch dessen Anregung lebhaftes Interesse zur Alterthumswissenschaft faßte, sagt in dankbarer Erinnerung an ihn:

»Sein großes Werk Alsatia illustrata gehört dem Leben an, indem er die Vergangenheit wieder hervorruft, verblichene Gestalten auffrischt, den behauenen, den gebildeten Stein wieder belebt, erloschene, zerstückte Inschriften zum zweitenmal vor die Augen, vor den Sinn des Lesers bringt«, und an einer anderen Stelle:

»Meine Liebhaberei zu alterthümlichen Resten war leidenschaftlich. Sie ließen mich das angelegte Museum wiederholt betrachten, welches die Belege zu seinem großen Werke über das Elsaß vielfach enthält. Eben dieses Werk hatte ich nach jener Reise, wo ich Alterthümer an Ort und Stelle gefunden, näher kennen gelernt und nunmehr vollkommen gefördert, konnte ich mir, bei größeren und kleineren Exkursionen, das Rheinthal als römische Besitzung vergegenwärtigen und manchen Traum der Vorzeit ausmalen«.

Die Forschungen von Schöpflin sind später von Anderen vervollständigt worden, insbesondere von Oberlin, Grandidier, Golberg und Schweighäuser. Die beiden zuletzt erwähnten Forscher gaben 1828 gemeinsam ein bedeutendes Werk über die Alterthümer des Elsaß »Antiquités de l'Alsace« heraus, in welchem unter Anderem manche werthvolle Angaben über die Richtung der Römerstraßen enthalten sind.

Während man in früherer Zeit nur darauf bedacht war, die großen römischen Heerstraßen aufzusuchen, sind die Forschungen neuerdings auch auf die kleineren Straßen und Wege ausgedehnt worden. Dies hat zur Folge gehabt, daß die Kenntniß der römischen Ansiedelungen sehr beträchtlich erweitert ist. Im Jahre 1858 ordnete die französische Regierung, welche die Wichtigkeit der angestellten privaten Forschungen wohl erkannte, die Aufstellung einer Topographie Galliens im 5. Jahrhundert an. Bei Gelegenheit der von derselben an die Gemeinden im Elsaß gerichteten Aufforderung, die an römische Straßen und Plätze erinnernden Feldmarken ihrer Ländereien anzugeben, zeigte sich eine überraschende Menge von Benennungen, welche die urkundlichen Angaben vielfach ergänzen und seitdem mehrfach örtlichen Untersuchungen zur Grundlage dienen. Danach hat besonders der inzwischen verstorbene Richter am Civilgericht zu Schlettstadt, Coste, verschiedene Römerstraßen erforscht, Nachgrabungen angestellt und über das Ergebniß seiner Arbeiten eine werthvolle Schrift: »L'Alsace romaine, études archéologiques avec deux cartes. Mulhouse 1859« herausgegeben. Der Verfasser entwirft in derselben ein Bild des Elsaß unter der römischen Herrschaft, weist den verschiedenen Völkerschaften ihre Wohnplätze an und beschreibt dann eingehend die größeren Straßen nebst den hauptsächlichsten daran gelegenen Orten, indem er zugleich nachweist, was davon noch erhalten ist. Nach seinen Untersuchungen lag der Ort Argentovaria, den man bis dahin nach Horburg verlegte, zwischen Heidolsheim und Ohnenheim bei Markolsheim, wohin es nicht nur die richtige Messung der in der Peutingerschen Tafel angegebenen Entfernungen, sondern auch eine große Menge römischer Alterthümer, welche in jener Gegend gefunden sind, verweisen. Coste führt in seiner Schrift unter Anderem folgende, noch jetzt gebräuchliche Namen an, die auf Römerstraßen hindeuten: bei Elsenheim »Hochsträssel«, bei Ohnenheim »Heidenstraße*)«, bei Niedersaasheim »Heidengasse«, bei Heidolsheim »Altweg«, bei Roßfeld ebenso (in Urkunden auch »Römersträssel«), auch »Wildenweg«, bei Nordhausen »Ketzerweg«, bei Blienschweiler »Altstraße« oder »Alte Kaiserstraße«, auch »Römerstraße«, bei Baldenheim »Diebsträssel« (korrumpirt für Dietstraße oder öffentliche Straße) u. s. w.

Ganz ähnliche Namen führen die ehemaligen Römerstraßen auch in anderen Theilen Deutschlands, insbesondere im früheren römischen Zehentlande, zwischen dem

*) Das Volk nannte die Römer bekanntlich vielfach Heiden, Ketzer, Götzen u. s. w.

Ober-Rhein, der Ober-Donau und dem Untermain. Der württembergische Finanzrath Paulus erwähnt folgende Namen: Heerstraße, Heerweg, Herrenweg, Heergäßle, alte Straße, alter Postweg, Steinstraße, Heidenstraße, Rennstraße, Ritterweg, Zigeunerstraße, Unholdenweg, Pilgerpfad, Götzenweg u. s. w. Einzelne Orte, die ihre Gründung den Römern verdanken, tragen Namen wie Heidenheim, Heidelberg, Hadelburg, Altstadt u. s. w.*)

Für das Unter-Elsaß hat der französische Oberst von Morlet die Römerstraßen besonders erforscht und darüber im Jahre 1861 eine Schrift**) herausgegeben. Derselbe nimmt zwei Klassen von Straßen an: grandes voies militaires und voies militaires secondaires; er glaubt, daß die zweite Klasse zur Deckung der ersten bestimmt war. Außerdem stellt Morlet eine besondere Klasse römischer Straßen in den Handelsstraßen auf, welche das Rheinthal mit dem inneren Gallien verbanden, gewöhnlich an den kleinen Flüssen und Bächen entlang gingen und durch Forts und Wachtposten gedeckt waren.

Der gelehrte badische Alterthumsforscher Mone, welcher die Forschungen der elsässischen Schriftsteller in seiner Zeitschrift für die Geschichte des Ober-Rheins kritisch besprochen hat, kann sich mit den Ansichten Morlet's nicht einverstanden erklären. Mone hält beispielsweise dafür, daß eine Straße, welche von dem Orte Stabula (verdeutscht »die Ställe«) über Helvetus nach Argentoratum ziemlich parallel mit der großen Heerstraße führte, die römische Poststraße war, während jene als eigentliche Kriegsstraße diente, zumal letztere allein Befestigungen hatte. Beide trennten sich in Stabula und trafen in Argentoratum wieder zusammen. Mone wird das Richtige getroffen haben, wenn er der Ansicht ist, daß an der Wegscheide ein Poststall erforderlich war, worauf der Name hindeute. Zur Motivirung seiner Annahme bemerkt er Folgendes: »Wenn man bedenkt, wie schnell die römischen Posten befördert wurden und wie unvermeidlich die Verzögerung auf der Kriegsstraße, besonders bei Truppenbewegungen gewesen wäre, so wird man die Anlage einer parallelen Poststraße in jener Gegend begreiflich, ja nothwendig finden. Unterhalb Straßburg trifft man dieselbe Einrichtung an, eine römische Kriegsstraße längs dem Rheinufer hinab bis Speyer und eine Poststraße zwischen dem Rhein und dem Gebirge.« Mone macht bei dieser Gelegenheit noch folgende werthvolle Mittheilung: »Stabula kann seinem Namen nach nur eine Haltestation zum Pferdewechsel römischer Posten und Fuhrwerke gewesen sein. Solche Pferdestationen gab es auch auf anderen römischen Hauptstraßen, die Romanen nennen sie Stalla, wie der Ort auf der Wegscheide des Septimer und Julier Passes heißt, die Deutschen »Staffel«, wie der Staffelhof an der römischen Straße nordwestlich von Pirmasens in der bayrischen Pfalz. Ihrer Benennung nach waren diese Ställe schwerlich große Orte, sondern bestanden nur aus wenigen, für ihren Zweck nöthigen Gebäuden und Einwohnern. Das Dorf Staffelfelden im Ober-Elsaß ist wahrscheinlich auch von Stabula genannt.«

Ganz besondere Beachtung verdient der ehemalige Ort Helvetus oder Hellelum. Zur Zeit der Römer soll derselbe sehr bedeutend, nach der Sage sogar eine große Stadt gewesen sein, die eine römische Besatzung zur Ueberwachung der germanischen Völker besaß. Im 5. oder 6. Jahrhundert von den eingedrungenen

*) Paulus, die Römerstraßen mit besonderer Rücksicht auf das römische Zehentland 1857.

**) Morlet, notice sur les voies romaines du département du Bas-Rhin.



Völkerschaften zerstört, sank dieser Ort nach und nach zu einem Fischerdorf, »Ehl« genannt, herab, der nichtsdestoweniger noch lange Zeit hindurch einen großen Jahrmarkt hatte, welcher vielfach von Kaufleuten aus entfernten Orten besucht ward. Noch im vorigen Jahrhundert wurden daselbst viele römische Münzen, Gefäße, heidnische Götter, Ziegel &c. vorgefunden, was von Schöpflin in seiner Alsatia illustrata bestätigt wird. Dieser Schriftsteller berichtet unter Anderem, man habe daselbst eine Minerva mit dem Peplum (eine Art Mantel) gefunden. Auch geht die Sage, daß zu Helvetus dem Merkur Altäre errichtet waren. In der That hat man solche Altäre in jener Gegend aufgefunden. Schon Beatus Rhenanus (im 16. Jahrhundert) erwähnt, daß zu seiner Zeit römische Ueberreste beim Weiler Ehl — bei Benfeld — (dessen Name noch an Hellelum erinnert) sehr häufig gefunden wurden, wie z. B. Bildnisse des Merkur. Er war überzeugt, daß, wenn man sich Mühe geben wollte, tiefer zu graben, man reiche Schätze »miranda antiquitatis monumenta« für den Alterthumsfreund in dieser, nun zum Theil mit Wald bewachsenen oder mit Sümpfen durchzogenen Gegend finden würde. Fanden die pflügenden Landleute in der Umgegend doch häufig Waffen und Schilde. Der elsässische Schriftsteller Nickles hat seine Forschungen von Ehl aus geführt, in dessen Nähe von Herrn Dr. Schricker in Straßburg erst kürzlich noch verschiedene römische Alterthümer, sogar eine kleine Arbeit aus Rheingold, gefunden worden sind. Helvetus stand durch ein ganzes Netz von Straßen mit allen Gegenden des Landes in Verbindung, namentlich auch mit dem benachbarten Ottilienberge. Eine Straße soll auch über den Rhein, in das Thal der Kinzig, geführt haben. Folgende in jener Gegend noch heute übliche Namen bezeichnen das Alter der Straßen: Altstraße, Altweg, Heidensträßel, Hochwerb*), Kaiserstraße, Römerstraße &c. Interessant ist ferner, daß ungefähr $4\frac{1}{2}$ Kilometer vom ehemaligen Ehler Kloster, woselbst die Stätte des früheren Merkur-Tempels zu suchen ist, neben dem Heidensträßel sich ein Platz befindet, der vom Volke »Postplätzel« oder »Heidenpost« genannt wird. Zwischen dieser Stelle und der Ill befand sich im Mittelalter ein Schloß, das Heidenschloß oder Husenburg genannt. Längere Zeit hindurch wurde dasselbe von Raubrittern bewohnt, welche den Schiffern auf der Ill nachstellten; es wurde deshalb 1428 von den Straßburgern zerstört. Im Schutt dieses Gebäudes hat man, gleichwie auch in der Umgegend, römische Ränderziegel gefunden. Es wird vermuthet, daß hier die römische Poststraße sich befand. Das Heidenschloß, das zum Schutze der Post wahrscheinlich befestigt war, mochte die Wohnung des Postmeisters (manceps perfectissimatus) gewesen sein.

Auch in Deutsch-Lothringen, das zur Zeit von Julius Cäsar zur Provinz Belgica Prima gehörte, giebt es wenig Gegenden, in welchen nicht Spuren von römischen Alterthümern zu finden sind. Besonders häufig kommen solche in der Nähe von Salzquellen vor. Aus den in der Nähe von Saarburg vorhandenen Ueberresten von Römerstraßen geht hervor, daß letztere mit denjenigen im Elsaß in Verbindung standen. An die Wirksamkeit der Römer erinnern dort ebenfalls verschiedene Namen, besonders auch beim Orte Saaraltroff, wie Romansberg, Heidenmat, Heidenmauer, Heidenschloß, Heidenbronn, Heidenfeld. Ein Weg in der Nähe heißt der Hunweg (ob etwa gar von dem Zuge der Hunnen herzuleiten?). In der Nähe von Dieuze hat man an einer Römerstraße eine Inschrift entdeckt,

*) Werb bedeutet Weg.



welche die Bezeichnung der mit der Aufsicht der Straßen betrauten Beamten angiebt; es waren dies die »quatuorviri viarum curandarum«. Eine andere, im Museum von Epinal aufbewahrte Inschrift belehrt uns, daß die kleinen Straßen von Personen mit Namen »vicani«, d. h. wohl von Beamten, die in Dörfern wohnten, beaufsichtigt wurden.*)

Näher durchforscht ist neben der Gegend von Saarburg diejenige um Metz oder das Divodurum der Römer. Dieser, bereits zur Zeit der römischen Herrschaft wichtige Ort stand durch mehrere Straßen in Verbindung mit Straßburg, Trier und Rheims. In den Memoiren der Nationalakademie von Metz vom Jahre 1851 hat Victor Simon die Richtung von 11 verschiedenen, nach allen Richtungen sich verzweigenden Römerstraßen näher angegeben. Auf diesen Straßen fand man bei den angestellten Nachforschungen reiche, für die Alterthumswissenschaft und die Geschichte sehr werthvolle Funde, welche größtentheils im Museum zu Metz aufbewahrt werden.

Im Elsaß zieht die, parallel mit dem Rhein laufende große römische Heerstraße zum Theil seit längerer Zeit durch sumpfiges Terrain. Da nicht anzunehmen ist, daß die Römer einen solchen Boden zum Bau der Straße ausgewählt haben werden, so wird die Versumpfung derselben erst später eingetreten sein. Wahrscheinlich geschah solche bereits zur Zeit des Eindringens der Allemannen, als es keine Behörden gab, welche für Erhaltung der Straßen sorgten. Außerdem gehörte die mit Opfern an Zeit und Arbeit verbundene sorgsame Pflege der Straßen wohl kaum zu den Liebhabereien dieser Völkerschaft. Auf solche Weise werden die Römerstraßen mehr und mehr in Verfall gerathen sein, zumal der Rhein und seine Nebenflüsse das umliegende Gebiet öfters überschwemmten. Hat man doch auch bei Oberkirch in Baden mehrere Fuß unter dem jetzigen Boden eine Römerstraße gefunden, die früher jedenfalls über demselben entlang führte. Noch andere Gründe werden dem Verfall der Römerstraßen Vorschub geleistet haben. Hier möchte ich nur noch anführen, daß, weil dieselben das Marschiren der Truppen erleichterten, sie vielfach auch zu Kriegszeiten gebraucht wurden. Da die in der Nähe gelegenen Orte bei solchen Zeitumständen öfters verwüstet wurden, so zog die friedliebende Bevölkerung es später wahrscheinlich vor, sich entfernt von jenen Straßen anzusiedeln.

Für die Römer waren die Straßen, wie bereits angedeutet, sehr wesentliche Hebel zur Erringung und Befestigung ihrer Weltherrschaft gewesen. Es bedurfte einer großen Energie und des gewissermaßen als mechanische Masse wirkenden, von Osten herströmenden, wie Goethe treffend bemerkt, »lang und breiten Volksgewichts«, jenes römische Reich nebst den herrlichen Denkmälern seiner Kraft in Trümmer aufzulösen.

Merkwürdig bleibt dabei, daß Jahrtausende nicht vermocht haben, die Römerstraßen gänzlich zu vertilgen. Nur wo dieselben gewaltsam aufgebrochen wurden, sind sie spurlos verschwunden. Vielfach liegen diese Straßen nur unter dem jetzigen Boden und sind mit Wald oder Gras bewachsen.

Da die Kulturentwickelung eines Landes sich wesentlich nach den Stufen richtet, auf welcher die verschiedenen Verkehrsmittel desselben sich befinden, so kann man dem Volkswirthschaftslehrer Wirth im Wesentlichen nur beistimmen, wenn er die Ansicht ausspricht, daß die neue Zeit durch ihre Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen

---

*) Benoit, a. a. O.

ebenso hoch über den Römern stehe, als diese durch ihre Straßen über den asiatischen Völkern gestanden haben.

Zum Schluß sei ein interessantes Gedicht »Die Römerstraße« von einem mir unbekannten Verfasser angeführt, zumal dasselbe im Wesentlichen dieselben Erscheinungen andeutet, die oben hervorgehoben sind:

Man spricht im Dorf noch oft von ihr,
Der Alten drauß' im tiefen Walde,
Sie zeige sich noch dort und hier,
Am Feldweg und am Saum der Halde.

Sie zieht herauf und steigt hinab,
Es weidet über ihr die Heerde,
An ihrer Seite manches Grab,
So liegt sie drunten in der Erde.

Es führt ob ihr dahin der Steg;
Der Pflüger mit dem Jochgespanne
Geht über ihrem Grund hinweg,
Und Wurzeln schlägt auf ihr die Tanne.

Der Römer hat sie einst gebaut,
Und ihr den Ruhm, die Pflicht, die Trauer
Der Gräber Urnen anvertraut
Und seines Namens ew'ge Dauer.

Und heut' aus ferner Zeiten Nacht
Bewegt es mich wie nahes Wehen,
Ein Lichtstrahl, wie von selbst erwacht,
Ein Augenblick wie Geistersehen.

Mir ist, Cohorten schreiten dort
Gepanzert nach dem Lagerwalle,
Es tönt des Kriegstribunen Wort
Vom Thurm her zu der Tuba Schalle.

Und eine Villa glänzt am Strom,
Wo Kähne landen, Sklaven lärmen;
Der Herr des Hauses seufzt nach Rom,
Nach Tibur und nach Bajä's Thermen.

Zur Gruftkapelle draußen wallt,
Mit Trauerspenden ihrem Sohne
Das Grab zu schmücken, die Gestalt
Der tiefverschleierten Matrone.

Der Prätor naht, vom Volk umringt;
Lictoren zieh'n, behelmte Reiter —
Und wie sich Bild mit Bild verschlingt,
Am Tag traumwandelnd schreit' ich weiter.

Da plötzlich ruft ein Laut mich wach,
Ein Erzgedröhn auf nahen Gleisen —
Ich steh' am Kreuzweg; hier durchbrach
Den Römerpfad der Pfad von Eisen.

Und donnernd rollt der Wagenzug
Vorbei den alten Meilensteinen,
Wie Blitz des Zeus und Geisterflug,
Der Erde Völker zu vereinen.

II. Kleine Mittheilungen.

Denkmal eines Postillons. Durch Vermittelung des Herrn Postdirectors Reiche-Eisenstuck in Annaberg ist der Redaktion ein Exemplar der Dresdener Miscellen vom Jahre 1825 zugegangen, welches nachfolgende interessante Mittheilung über ein auf dem Kirchhofe zu Annaberg noch jetzt vorhandenes Postillons-Denkmal enthält:

»Auf dem an Erinnerungsdenkmälern so reichen Ruheorte der Vollendeten zu Annaberg befindet sich unter anderen auch ein Denkmal, welches unter die seltenen gehört und dessen wir hier in der Kürze gedenken wollen. Der ehemalige Postillon August Gehlert kam in seiner Jugend in die Dienste des Urgroßvaters des jetzigen Postmeisters Reiche in Annaberg und diente, nachdem er späterhin im Jahre 1761 zum Königlichen Postdienst verpflichtet worden war, sein ganzes langes Leben hindurch bis wenige Jahre vor seinem Tode mit musterhafter Diensttreue und Pünktlichkeit. Als ihm aber im hohen Alter seine Schwäche diese Dienstverrichtung nicht mehr auf die gewohnte Weise erlaubte, und seines langen Lebens später Abend erschienen war, sorgte der jetzige Postmeister als der Urenkel von Gehlerts erstem

Herrn dafür, daß der redliche Greis für die letzten Jahre seines Lebens in einen ehrenvollen Ruhestand versetzt wurde, in welchem er ihn auch selbst thätig bis ans Ende unterstützte; und als er endlich die lange Erdenlaufbahn vollendet und sein Ziel erreicht hatte, begleitete ihn nicht allein der Postmeister Reiche mit dem ganzen in Annaberg befindlichen Personale des Postwesens zur letzten Ruhestätte, welche der Verewigte nun zu den Füßen seines, auf eben diesem Gottesacker schlafenden guten Herrn, des im Jahre 1813 verstorbenen Postmeisters Reiche, Vaters des jetzigen, fand, sondern es nahm auch der Postmeister Gelegenheit, an geöffnetem Sarge das Beispiel dieses alten treuen Dieners seinen anwesenden Leuten als Muster aufzustellen und ihnen die Nachahmung desselben mit kräftigen, eindringlichen Worten anzuempfehlen. Aber es sollte auch das Andenken dieses alten, treuen Dieners noch nach seinem Tode geehrt werden, darum ließ ihm der Postmeister Reiche ein sehr anständiges Denkmal setzen. Dieses besteht aus einer abgebrochenen, einer Meilensäule ähnlichen Pyramide von Crottendörfer Marmor, an welcher sich unter einem Posthorn folgende Inschrift befindet:

Postillon August Gehlert, ein frommer Christ und wackerer Mann, zwei und sechszig Jahre treuer Diener des Vaters, Sohnes, Enkels und Urenkels. Starb im 89. Lebensjahre den 13. März 1817.

Fürwahr, ein seltenes Denkmal, gleich ehrend für den, dem es gesetzt wurde, sowie für den, der es setzen ließ!

Aber es verdient der Postmeister Reiche noch in anderer Hinsicht eine öffentliche, ehrenvolle Erwähnung seines edlen Bestrebens, die alten treuen Diener am Abend ihres Lebens vor Mangel zu schützen. So fand außer Gehlert eine alte, brave Frau, Maria Weber, welche fast ihre ganze Lebenszeit als Kinderfrau in diesem Hause diente, für ihre letzten Jahre einen ruhigen, von allem Mangel befreiten Aufenthalt in diesem Hause, in welchem sie wie eine Mutter geachtet und geehrt wurde. Ihr Bild hängt, sowie das des alten Gehlert, in der Postexpedition zu Annaberg neben dem Portrait des schon gedachten verstorbenen Postmeisters, eines gleichfalls sehr ehrenwerthen deutschen Biedermannes, dessen Andenken noch bei Jedem, der ihn kannte, geehrt wird, und gewährt einen rührenden Anblick.

Ebenso sorgte der Postmeister nach Gehlert für einen anderen alten, ausgedienten Postillon Namens Gruse, daß er sein Leben ruhig und ohne Mangel beschließen konnte, und noch jetzt erhält der Postillon Siegel, ein ebenfalls achtungswerther Greis, seinen Unterhalt neben den ihm von der höheren Behörde schon zweimal bewilligten Gratifikationen auf diese Weise, und Niemand kann dem Postmeister Reiche den gerechten Beifall deshalb versagen.«

Soweit das gedachte Blatt. Möchten jene Beispiele guten Einvernehmens zwischen Brodherren und Dienstboten recht zahlreiche Nachahmer finden!

III. Literatur des Verkehrswesens.

Die dänische Zeitschrift für Postwesen.

In Kopenhagen erscheint seit Beginn dieses Jahres eine Zeitschrift für Postwesen in dänischer Sprache »Tidsskrift for Postvaesen«, welche einmal im Monat in der Stärke von einem Bogen ausgegeben wird, und deren Bezugspreis ohne Porto 50 Oere (56 Pf.) vierteljährlich beträgt.

Für die Herausgabe dieser Zeitschrift hat sich ein Verein von Fachleuten gebildet. Die Vereinsmitglieder entrichten ein Beitrittsgeld von 4 Kronen (4,50 ℳ) zur Bildung eines Reservefonds, und außerdem einen vierteljährlichen Mitgliedsbeitrag in der Höhe des Bezugspreises der Zeitschrift, wogegen ihnen ein Exemplar derselben kostenfrei geliefert wird. Die Mitglieder sind verpflichtet, die Vereinszwecke durch thunliche Lieferung literarischer Beiträge zu fördern; sie haben über die dem gesammten Vereine vorbehaltenen Angelegenheiten Entscheidung zu treffen und namentlich den Vorstand zu wählen, welcher aus drei Redaktionsmitgliedern und dem Verwaltungsrathe besteht. Das erste Vorstandsmitglied ist zugleich Hauptredakteur und Verwaltungspräsident, während das zweite Redaktionsmitglied gleichzeitig die Kassen- und Rechnungsgeschäfte des Vereins, sowie den Vertrieb der Zeitschrift wahrzunehmen hat. Dem aus drei Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrathe steht eine kontrolirende, revidirende und bewilligende Befugniß zu; er hat auf Verlangen der Redaktion sein Gutachten über die Leitung der Zeitschrift abzugeben, für welche jedoch ausschließlich die Redaktion dem Vereine gegenüber verantwortlich ist. Die Verwaltung muß mindestens einmal in jedem Vierteljahre dem Verwaltungsrathe eine Uebersicht über die Leitung des Unternehmens geben, und mittheilen, welche Artikel zur Aufnahme eingesandt worden sind. Die Redaktion hat die Pflicht, die ihr zu bezeichnenden Namen der Verfasser, Uebersetzer oder Bearbeiter der einzelnen Artikel geheim zu halten, sofern die Verfasser nicht ausdrücklich die Veröffentlichung ihrer Namen wünschen. Für die zur Aufnahme gelangenden Artikel wird Honorar gezahlt.

Die uns vorliegenden neun ersten Nummern der Zeitschrift behandeln fast ausschließlich innere Angelegenheiten des dänischen Postwesens: Personalangelegenheiten, Beschaffung von Postdiensträumen, Postanstalten im Allgemeinen und Dienstbetrieb. Daran schließen sich kleine Mittheilungen aus der Geschichte des dänischen Postwesens, ein Abriß über das dänische Telegraphennetz und einzelne, wesentlich auf die Unterhaltung berechnete Mittheilungen über einzelne ausländische Posteinrichtungen. Das Verhalten der Postbeamten zum Publikum wird durch Wiedergabe der bezüglichen, für die deutschen Reichs-Postbeamten erlassenen Verfügung zum Gegenstand der Besprechung gemacht.

Wenn wir auf die einzelnen Artikel des Näheren eingehen, so kann es im Interesse unserer nordischen Amtsgenossen uns mit Genugthuung erfüllen, daß unter den ersten Kämpfern für eine bessere Stellung der dänischen Postbeamten der Ober-Postmeister Petersen, welchem auch diese Blätter mehrfach Mittheilungen verdanken, angetroffen wird.

Wir begegnen in dieser Beziehung wiederholt dem Verlangen, bei den größeren dänischen Postanstalten an Stelle der dort ausschließlich beschäftigten Privatgehülfen Postexpedienten anzustellen, und dadurch die Verhältnisse des dänischen Postbeamtenstandes einigermaßen den entsprechenden Verhältnissen in den benachbarten Ländern anzupassen. Eine solche Maßregel wird namentlich auch befürwortet, um dem fühlbar hervortretenden Mangel an geeigneten, jüngeren Beamtenkräften, welchen ein anderer Artikel behandelt, abzuhelfen. Weiter vom Sachlichen entfernen sich bisweilen die Artikel über die Frage, ob in Dänemark Frauen als Verwalterinnen von Postdienststellen geringeren Umfanges oder als Aushülfe im Postfache zu beschäftigen sein möchten: eine Frage, für welche Ober-Postmeister Petersen gegen den Postinspektor Castberg lebhaft eintritt.

Die Mittheilung über den Bauverein der Kopenhagener Postschaffner bietet ein allgemeineres Interesse. Es handelt sich hier darum, im Wege der Selbsthülfe ein Kapital zur Erbauung von Wohnhäusern zusammenzubringen, in welchen alte, dienstunfähige Unterbeamte oder deren Wittwen miethsfrei wohnen können. Das Vereinsvermögen betrug zu Ende vorigen Jahres 5613 Kronen.*)

Die in den Blättern veröffentlichten Nekrologe liefern ein beredtes Zeugniß für die Pietät unserer dänischen Amtsgenossen.

Wenn in einem Artikel dafür eingetreten wird, daß die Postdiensträume, deren Beschaffung gegenwärtig in den meisten Fällen den Vorstehern der Postanstalten obliegt, gleichzeitig zur Mitbenutzung für die Telegraphenanstalten vom Staate selbst erworben werden möchten: so sind die dafür geltend gemachten Gründe zutreffend und entsprechen zugleich den im deutschen Reichs-Postgebiet zur Anwendung kommenden Grundsätzen. Aus einem anderen Aufsatze erfahren wir, daß in Kopenhagen Briefkasten nach deutschem Muster zur Einführung gelangt sind.

In einem Artikel über Briefsammlungen ist die Ansicht aufgestellt, daß die deutschen Postagenturen im Wesentlichen den längst bestehenden dänischen Briefsammlungen entsprechen. Dies ist nur insofern richtig, als bei den Postagenturen der Dienstbetrieb in den einfachsten Formen gehalten wird. Wenn der Verfasser des Aufsatzes uns dabei »formelle Umständlichkeit« hinsichtlich des Kartirungs- und Abrechnungssystems der Postagenturen zum Vorwurf macht, so übersieht er, daß die deutschen Postagenturen, im Unterschiede von den dänischen Briefsammlungen, dem Publikum gegenüber die nämlichen Leistungen wie jede andere Postanstalt zu erfüllen haben, und daß an dieselben daher naturgemäß größere Ansprüche hinsichtlich der Kartirungs- und Abrechnungsarbeiten treten müssen.

Die Aufsätze über den Postbetrieb lehnen sich im Wesentlichen an die im deutschen Reichs-Postgebiet bestehenden Einrichtungen an: Einführung gleichartiger Post-Packetadressen, Nachforschung nach abhanden gekommenen, gewöhnlichen Briefen, einfachere Abfertigung von Brief-, Geld- und Packetposten im inneren Verkehr, Abkürzung der Stationsnamen im technischen Dienste, Briefstempelung und Entwerthung der Freimarken 2c.

Der Einführung von Registernummern für Geldbriefe sowie besonderer Registernummern für Päckereien nach Kopenhagen wird das Wort geredet, und ebenso werden von mehreren Seiten Vorschläge abgegeben, wie die Privatgehülfen, welche unter Verantwortlichkeit des Vorstehers der betreffenden Postanstalt Postanweisungen annehmen, am besten zu kontroliren sein möchten. Auch der Verwendung von Stecknadeln als Bindemittel im Postbetriebe wird »behufs Verhütung unnützen Blutvergießens« zu Gunsten von Klebestoff entgegengetreten.

Wir können vollständig würdigen, daß Angesichts der wesentlichen Fortschritte, welche im deutschen Reichs-Postgebiet hinsichtlich des technischen Dienstes erzielt worden sind, bei unseren dänischen Amtsgenossen das Bestreben sich kundgiebt, auch ihrerseits an der Fortentwickelung des Dienstbetriebes zu arbeiten und entsprechende Erleichterungen herbeizuführen. Sind hieraus die vielfachen und ausgedehnten Besprechungen über die eigenen Postbetriebsverhältnisse, wozu es bisher an einem geeigneten Organe mangelte, herzuleiten, so werden diese zunächst liegenden Interessen doch bald nach allen Seiten beleuchtet sein, und es liegt dann die Gefahr nahe, daß die Er-

*) Die Redaktion behält sich vor, auf diesen Gegenstand näher zurückzukommen.

örterungen immer mehr verflachen und schließlich nur geringes Interesse einflößen werden. Die Zeitschrift wird es sich daher zur Hauptaufgabe machen müssen, in der Darstellung der Posteinrichtungen der übrigen Kulturstaaten, sowie der sonstigen Zweige des Verkehrswesens eine Hauptquelle des Materials und der Erkenntniß zu suchen. Ein Anfang hierzu ist in Nr. 9 der Zeitschrift bereits gemacht.

Bei den bisherigen Gesammtleistungen ist der Eifer, welcher in dem neuen literarischen Unternehmen für die Interessen des Postwesens hervortritt, freudig anzuerkennen, und dies um so mehr, als das Unternehmen rein privater Natur ist und daher Opfer mancher Art seitens der Betheiligten erfordert. Wir wünschen der Zeitschrift, welche ähnlichen Erscheinungen in anderen Ländern sich würdig anschließt, auch fernerhin die Beihülfe unserer tüchtigen dänischen Amtsgenossen und werden auf dieselbe bei geeigneter Gelegenheit gern zurückkommen.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 15. Berne, 1[er] Decembre 1876.

Die Beschäftigung von Frauen im Postdienste. — Ausführung des belgischen Gesetzes vom 12. Mai 1876, betreffend die Einziehung von Wechseln durch die Post (Fortsetzung). — Auszug aus einem Berichte, welchen das internationale Postbüreau in Betreff der Union postale am 10. November an sämmtliche Vereinsverwaltungen abgesandt hat. — Mittheilungen.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 12. Jahrgang. 1876. 12. Heft.

Der Aetherismus. Von Prof. Philipp Spiller. — Die neuesten Untersuchungen über einen zwischen der Sonne und der Bahn des Merkur kreisenden Planeten. Von Prof. Dr. Eduard Heis. — Palmén's Untersuchungen über die Zugstraßen der Vögel. Von Dr. Ph. Müller. — Das Seelenleben der Insekten. Nach einem Vortrage des Geheimen Regierungsraths v. Kiesenwetter. — Die Rückkehr der englischen Nordpol-Expedition. — Guatemala und Costa-Rica. Von Dr. H. Polakowsky. — Neue Forschungsreisen in Australien. Von H. Greffrath. — Astronomischer Kalender für den Monat März 1877. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur. — Literarische Anzeigen. — Titel und Inhaltsverzeichniß vom 12. Bande.

3) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. XI. Bd. 4. u. 5. Heft. 1876.

Entdeckungsgeschichte der Gabun- und Ogoweländer und die Ogowequellen. Von Dr. Franz Czerny (Schluß). — Die Verwandlungen des Presbyters Johannes. Von Prof. Dr. Ph. Brunn in Odessa. — Geschichte der Entdeckungsreisen und Schifffahrten zur Magellansstraße und zu den ihr benachbarten Ländern und Meeren. Von J. G. Kohl. — Karten.

6) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 23. Berne, 25 Novembre 1876.

Renseignements statistiques: 1° Statistique générale de 1875; 2° statistique pour le commencement de 1876 des trois nouvelles dépêches spéciales introduites par la Conférence de St. Pétersbourg. — Théorie générale de la transmission simultanée (Duplex telegraphy) par Louis Schwendler. Traduit de l'anglais d'après une communication de l'auteur. 4[e] partie. — La télégraphie en Perse. — Revue bibliographique. — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 25. Berlin, Dezember. 1876.

Inhalt:

I. Actenstücke und Aufsätze.

108. Zum Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das 1. Vierteljahr 1877.

Bei der zweiten Berathung des Reichshaushalts-Etats für das 1. Vierteljahr 1877 wurde, wie bekannt, als der Reichstag in die Berathung der Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung eingetreten war, die seitens der Königlichen Staatsanwaltschaft ausgebrachte Beschlagnahme der vom Kardinal Grafen Ledochowski herrührenden Briefe in die Debatte hereingezogen*).

Bei der dritten Lesung des Etats in der Reichstagssitzung vom 16. Dezember wurde dieselbe Angelegenheit von dem Abgeordneten Windthorst in folgender Ausführung nochmals zur Sprache gebracht.

Meine Herren! Ich habe diesen für mich nicht gewöhnlichen Platz (Tribüne) gewählt, um nach allen Seiten verstanden zu werden.

Bei der zweiten Berathung ist weitläufig der Vorgang erörtert, welcher in Beziehung auf die Beschlagnahme der Briefe des Kardinals Ledochowski vorgekommen ist. Der Herr General-Postmeister hat damals gesagt, daß diese Maßregel auf einer Requisition der Staatsanwälte zu Posen und zu Bromberg beruhe und die Post nichts Anderes gethan habe, als dieser Requisition Folge zu leisten. Der Herr General-Postmeister war damals nicht in der Lage, uns die betreffenden Requisitionsschreiben dem Wortlaute nach mitzutheilen und mit Bezug hierauf wurde die Diskussion nicht fortgesetzt, aber der Vorbehalt ausgesprochen, daß bei der dritten Berathung des

*) Archiv für Post und Telegraphie Nr. 22.



Etats die Sache wieder aufgenommen werden sollte. Diese Aufnahme mache hiermit.

Ich bemerke von vornherein, daß ich es nach dem, was bei der Berathung d Justizgesetze vorgekommen ist, für sehr wahrscheinlich halte, daß ich am Schlusse d Verhandlung zu meiner Befriedigung werde sagen können, daß die Post und ih Beamten in diesem Falle ohne alle und jede Schuld seien, indem ich als beinahe g wiß voraussetze, daß die Requisitionen solche waren, wie sie nach dem bisher üblich Gange in Preußen in ähnlichen Fällen gemacht sind. Es ist für die Postverwaltun von der äußersten Wichtigkeit, daß diese meine Vermuthung und Hoffnung zu volle Realisirung gelange. Bei den Justizgesetzen hat uns ein Beauftragter des Bundes raths die auffallende Erklärung gegeben, daß es sich hier nicht sowohl um eine Beschlag nahme als vielmehr um eine »vorbereitende Handlung« in der Richtung handle, durch die Post zu erfahren, ob Briefe, rücksichtlich deren dann die Beschlagnahme beantragt werden könne, überhaupt zirkuliren; und der verehrte Herr schien das als absolut zulässig zu halten. Wenn ein solches Verfahren zulässig wäre, so würde es in der Hand der Staatsanwaltschaft liegen, in jedem Augenblick, wo sie dazu einen Grund zu haben glaubt oder dazu die Lust verspürt, die sämmtlichen Postbeamten des Deutschen Reiches zu Gehülfen der Staatsanwaltschaft in »vorbereitender Handlung« zu machen.

(Sehr wahr!)

Es würde damit von selbst das ganze Postinstitut zur geheimen Poliz im Interesse der Staatsanwaltschaft gemacht. Das kann und darf unter keinen Umständen geschehen und geduldet werden, und ich bin überzeugt, daß der verehrte Herr General-Postmeister gegen ein derartiges Auffassen der Verhältnisse und dahin gerichtetes Vorgehen ebenso energisch sich wehren würde, wie wir, glaube ich, es thun müssen. In der bestehenden Gesetzgebung findet nach meinem Dafürhalten eine Anschauung, wie sie der Herr Regierungskommissar entwickelt, ihre Rechtfertigung nicht. Zwar ist richtig, daß im Reichspostgesetz gesagt wurde, es sei die Garantie des Briefgeheimnisses beschränkt, soweit die Kriminalgesetze eine Ausnahme davon machen. Aber die Kriminalgesetze machen eine Ausnahme, wie sie hier behauptet worden, nicht, sondern setzen immer — ich wenigstens kann sie nicht anders auffassen — eine bereits vorhandene Untersuchung, einen sehr dringenden Verdacht und den Antrag auf Beschlagnahme einzelner vorher genau bestimmter Briefe als nothwendig voraus. Wenn der Herr Regierungskommissar damals sagte: dann würde aber die Staatsanwaltschaft schwer in den Fall kommen, solche Briefe zu entdecken, so mag das ja sein; allein die Gesetze wollen eben der Staatsanwaltschaft und auch den Gerichten selbst nicht carte blanche geben, in jedem Augenblick in die Korrespondenzverhältnisse eines einzelnen oder einer größeren Mehrzahl von Menschen einzufallen. Damals war die Meinung unseres Kollegen Miquel, daß nach der neuen Gesetzgebung dieser Fall nicht mehr vorkommen könne. Wir haben uns bei den Justizgesetzen darüber unterhalten, ob das nach Erlaß derselben noch thunlich sei oder nicht. Ich war und bin der Meinung, daß die neuen Justizgesetze allerdings bei richtiger Auffassung ein solches Verfahren unter keinen Umständen zulassen würden. Denn nach den betreffenden Paragraphen muß immer ein nach eröffneter Untersuchung bestimmt bezeichneter Brief zur Beschlagnahme beantragt werden, und daß eine solche »vorbereitende Handlung« hiernach nicht mehr möglich, geht eben daraus hervor, daß das Reichspostgesetz sagt, »das Briefgeheimniß ist heilig«, und nur so weit eine

Ausnahme macht, als die Strafprozeßordnung es gestattet; die Strafprozeßordnung aber gestattet es nicht anders, als nach eingeleiteter Untersuchung und unter Bezeichnung des einzelnen Briefes. Ich hoffe nicht, daß ich in dieser Auffassung der Bestimmungen mich täusche. Sollte das aber nach den Erklärungen, die wir von der Regierungsseite hören werden, oder nach dem Gange der Diskussion zweifelhaft werden, dann würde allerdings bei der dritten Berathung der Justizgesetze noch einmal auf die Sache eingegangen werden müssen. Ich denke aber, daß das, was nach meiner Ansicht in den projektirten Justizgesetzen steht, so sehr der Natur der Sache entspricht — wenn man überhaupt von Briefgeheimniß noch reden will —, daß ich nur bei ganz klaren entgegenstehenden Bestimmungen auch des bestehenden Rechtes glauben würde, das bestehende Gesetz erlaube ein Anderes und Mehreres, als das projektirte Gesetz erlauben würde, nicht. Ich bin hiernach der Meinung, daß auch nach den zur Zeit bestehenden Gesetzen eine andere Beschlagnahme als die, welche ich Ihnen bezeichnet habe, unzulässig ist, und daß der Herr General-Postmeister in der Lage sein wird, dann, wenn für die Folge ähnliche Zumuthungen ihm gemacht werden sollten, von Seite der Post eine entschiedene Einsprache zu erheben.

Das ist es, was ich vorläufig sage; ich bitte jetzt den Herrn General-Postmeister um seine gefälligen Mittheilungen, den Herrn Präsidenten aber, dann mir das Wort wieder zu gestatten; ich werde glücklich sein, wenn ich demnächst schließen kann mit dem Ausspruch: die Post hat gethan, was sie mußte, aber die Staatsanwaltschaft hat ihre Befugnisse überschritten.

General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! In Folge der Besprechung dieser Angelegenheit bei der zweiten Lesung des Etats habe ich es mir natürlich angelegen sein lassen, die Requisitionen der Ober-Staatsanwaltschaften genau einzusehen: in beiden ist ausdrücklich hervorgehoben, daß die Beschlagnahme von Briefen in der gegen den Kardinal Ledochowski eingeleiteten strafgerichtlichen Untersuchung verfügt worden, und das entspricht der Praxis, welche bisher stets befolgt worden ist. Ja, man ist von Seite der beiden Ober-Staatsanwälte in beiden Fällen sogar so fürsorglich gewesen, in der Requisition auszuführen, weshalb das Strafverfahren eingeleitet worden sei, eine Ausführung, welcher es nach der bisherigen Gesetzgebung, sowie der Praxis der Justiz- und Postverwaltung gegenüber gar nicht einmal bedurfte.

Abgeordneter Windthorst: Ich weiß nicht, was den Herrn General-Postmeister abhält, den Wortlaut der Requisitionen uns mitzutheilen. So lange das nicht geschieht, bin ich der Meinnng, daß etwas faul ist in der Sache.

(Heiterkeit.)

Ich wiederhole meine Bitte, diesen Wortlaut uns vorzulegen. Wenn der Herr General-Postmeister sagt, daß ausdrücklich darin gestanden habe, daß die Beschlagnahme zu Zwecken einer Untersuchung wider den Kardinal Ledochowski beantragt werde, so ist damit der Gegenstand der Untersuchung und die Lage der Untersuchung noch nicht bezeichnet. Jedenfalls aber bleibt das zweite beschwerende Moment vollständig bestehen, das nämlich, daß man generell alle Briefe, welche nach einem Faksimile einer Handschrift beurtheilt werden sollten, mit Beschlag belegt hat. Daß das den preußischen Einrichtungen entspricht, wird, glaube ich, der Herr General-Postmeister nicht behaupten wollen. In dieser Richtung liegt also das Ueberschreiten ihrer Befugnisse seitens der Staatsanwaltschaften klar und bestimmt vor. Sollte aber wider Erwarten der Herr General-Postmeister meinen,

daß das gerügte Verfahren dem bisherigen Gange entspreche, so würde eben dieser bisherige Gang ein fehlsamer sein, und ich möchte, daß der Herr General-Postmeister sich doch auch darüber äußerte, ob er nach den Berathungen, die er unzweifelhaft jetzt mit der Regierung hierüber gepflogen hat, glaubt, daß ein solches Verfahren richtig ist. Ich muß überhaupt bemerken, daß wir in diesem Falle in der That nicht allein mit dem Herrn General-Postmeister als technischen Beamten des Postfaches es zu thun haben, sondern mit der Reichsregierung selbst. Wenn hier Beschwerden solcher Art vorkommen, so können wir nicht mit dem einfachen Satz uns abspeisen lassen: es war bisher so bei der Post und deshalb soll es so bleiben; wir haben vielmehr zu erwarten, daß die Reichsregierung nach sorgfältiger Erwägung des hier zur Sprache gekommenen Falles uns ihre Anschauungen und Gründe fest und deutlich vorlege, und wenn sie das nicht thut, so sage ich: das ist ein rücksichtsloses Verfahren.

General-Postmeister Dr. Stephan: Wenn der Herr Abgeordnete für Meppen aus dem Umstande, daß ich nicht in der Lage bin, die Requisitionen hier vorzulegen oder vorzulesen, die Folgerung zieht, daß etwas an der Sache, wie er sich ausgedrückt hat, »faul« sei, so wäre das ein vollständiger Fehlschluß, der mit seiner sonstigen Logik nicht übereinstimmt. Ich habe vorhin ausdrücklich erwähnt, meine Herren, daß in der Requisition beider Ober-Staatsanwälte noch weitere Angaben enthalten sind, um die Beschlagnahme der Briefe in der schwebenden strafgerichtlichen Untersuchung zu motiviren, Angaben, deren es gar nicht bedurfte. Diese Angaben erstrecken sich auf Namen und Thatsachen, und einzig und allein aus diesem Grunde kann ich die Requisitionen nicht vorlegen, da sie Aktenstücke darstellen, die sich auf eine schwebende Kriminaluntersuchung beziehen.

Hierauf nahm der Abgeordnete Liebknecht Veranlassung, in längerer Rede auf seine bei Berathung des Etats der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1876 in der Sitzung des Reichstags vom 26. November 1875 erhobenen Beschuldigungen wegen angeblicher Verletzung von Briefen im Verkehr seiner Parteigenossen zurückzukommen*). Wie damals hob der Redner hervor, daß er den Postbeamten keinen Vorwurf machen wolle und daß ihm auch die Postanstalt als solche ein mustergültiges Institut sei. Unter wiederholter Unruhe des Hauses verlas der Abgeordnete hierauf eine Anzahl Briefe seiner Parteigenossen, in denen über Verletzung des Briefgeheimnisses theils in Einzelfällen, theils allgemeiner geklagt oder hin und wieder ein Gegenmittel, wie z. B. sorgfältiger und haltbarer Verschluß der Briefe, Anfertigung der Briefaufschrift von dritter Hand u. dgl. m., vorgeschlagen wird. Der Redner führte aus, wie er die Absicht gehabt habe, über diese vermeintliche Verletzung des Briefgeheimnisses eine Enquête zu beantragen und wie er schon in der vorigen und ebenso in der gegenwärtigen Reichstagssession den Versuch, für einen Antrag auf Niedersetzung einer Untersuchungskommission die nöthigen Unterschriften zu gewinnen, gemacht, daß er jedoch die erforderliche Zahl von Unterschriften beide Male nicht erlangt habe.

Die Verlesung der zahlreichen theils längeren, theils kürzeren Briefe und Schriftstücke gab dem Präsidenten Anlaß zu dem Hinweise, daß das fortwährende Verlesen von Schriftstücken die Anwendung der Bestimmung herbeizuführen geeignet sei, wonach Reden im Reichstage nicht verlesen werden dürfen.

---

*) Vergl. Postarchiv von 1875 S. 607.

Nach einer Reihe weiterer zum Theil auf frühere Zeitperioden sowie außerdeutsche Postverhältnisse sich beziehender Anführungen stellte Redner das Ersuchen, folgenden Antrag zu unterstützen:

»Der Reichstag wolle beschließen: eine Kommission niederzusetzen, welche die immer mehr sich häufenden Beschwerden über Verletzung des Briefgeheimnisses zu untersuchen und, falls sich dieselben als begründet erweisen, Maßregeln zur Abhülfe vorzuschlagen hat.«

Auf die vom Präsidenten gestellte Unterstützungsfrage ergiebt sich nicht die genügende Unterstützung, weshalb die Diskussion des Antrags vom Präsidenten für unzulässig erklärt wird.

General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Ich würde dem Herrn Vorredner nicht antworten,

(Ruf: Oho! und Unruhe im Zentrum)

wenn es sich nicht um einen Gegenstand handelte, der die größte Wichtigkeit namentlich auch für die Postverwaltung selbst besitzt. Wenn Sie die Güte haben, mich ausreden zu lassen, so werden Sie finden, daß ich meine Sätze vollständig motivire. Der Herr Vorredner hat damit begonnen, daß er gesagt hat, er werde einen Anklageakt erheben, er werde nicht eine Wahlrede halten. Nun, meine Herren, wenn ich die Art und Weise bedenke, wie er seine angebliche Anklage ausgeführt hat, die vielen unrichtigen Folgerungen, die er gezogen hat, die Trugschlüsse, die er fertig gebracht hat, dann muß ich doch sagen: für eine so verkündigte Anklage war das ein äußerst mäßiges Plaidoyer und es fehlt ihm zur Befähigung zum Staatsanwalt doch noch viel. Ich erinnere Sie nur an den einen Schluß, den er am Ende seiner Rede gemacht hat: weil nach seiner Meinung einmal und irgendwo ein schwarzes Kabinet bestanden hat, darum muß es auch heute noch bestehen. Man könnte ebenso schließen: weil einmal eine Sündfluth gewesen ist, darum muß sie auch heute kommen. Er hat dann ferner dasselbe, was er heute vorgebracht, zum großen Theil nach dem stenographischen Bericht in der 16. Sitzung vom 26. November 1875 bereits vorgetragen.

(Abgeordneter Liebknecht: Nicht ein Wort!)

Präsident: Ich bitte, den Herrn Redner nicht zu unterbrechen.

General-Postmeister Dr. Stephan: Nicht eines, aber viele. Der stenographische Bericht ist da, um es zu beweisen, wieviel im Vorjahr bereits von dem heute Vorgebrachten erwähnt ist; das werden diejenigen Herren, die das Vergnügen genießen wollen, die eben gehörte Rede in ihrer wesentlichen Substanz nochmals zu vernehmen, sofort bemerken, wenn sie den Bericht nachlesen. Er hat sogar das Wortspiel mit dem Namen des französischen General-Postdirektors Vandal im vorjährigen Berichte genau ebenso angebracht wie heute;

(große Heiterkeit)

denn es heißt dort: wie in Frankreich unter dem vorigen Regiment manipulirt wurde, »wo diese saubere Praxis unter dem Namen Vandalismus, so benannt nach dem obersten Leiter, Herrn Ober-Postdirektor Vandal, florirte«.

Nun hat der Herr Redner seine Beweisführung, wenn sie eine sein soll, auf angebliche Thatsachen gestützt, die er im Laufe der Jahre gesammelt hat, beziehungsweise die ihm von Anderen mitgetheilt worden sind. Da, meine Herren, wäre ich in der Lage gewesen, dem Herrn Vorredner dies Geschäft sehr wesentlich zu er-

leichtern; denn ich kann ihm aus den Akten der Postverwaltung solche Thatsachen, wie er hier angeführt hat, daß Briefe offen oder im verletzten Zustande, defekt angekommen sind, tagtäglich zur Verfügung stellen. Was folgt aber daraus? Folgt daraus, daß, wenn ein Brief offen oder mit beschädigtem Siegel zugeht, daß es auf der Post geschehen ist? und vollends in der Absicht und zu den Zwecken, die der Vorredner meint? Das sind ja eben die schiefen Folgerungen, die durch die ganze Ausführung des Herrn Vorredners gehen. Mit solchen Angaben ist nicht im Geringsten bewiesen, daß die Brieferöffnungen auf der Post geschehen und vor Allem nicht, daß sie aus den Motiven geschehen sind, wie der Herr Vorredner sie der Postverwaltung beziehungsweise der Polizeiverwaltung unterstellt. Ich erinnere an den Fall, den der Herr Abgeordnete Freiherr von Schorlemer-Alst im preußischen Abgeordnetenhause zur Sprache brachte, wo die Untersuchung ergeben hatte, daß rein aus Zufall durch ein Versehen eines Postbeamten in der Schnelligkeit des Betriebs ein eingeschriebener Brief an den Herrn Abgeordneten anstatt eines solchen, der ein Postmandat enthielt, in Münster geöffnet worden war. Der Beamte hat in demselben Augenblick in Gegenwart von Zeugen den Brief wieder verschlossen, und die Untersuchung, deren Akten Herrn von Schorlemer-Alst von mir vollständig mitgetheilt worden sind, hat ergeben, daß kein Vorwurf gegen die Postverwaltung in dieser Beziehung zu erheben sei. Ich erinnere ferner an den Vorfall, der mir im vorigen Jahre von einem Mitgliede des Hohen Hauses aus Süddeutschland mitgetheilt wurde, an welches ein Brief aus der Pfalz eingegangen war, der eine Bemerkung enthielt, die offenbar von anderer Hand hinzugefügt war. Ich weiß nicht, ob das geehrte Mitglied jetzt im Hause ist. Die Untersuchung hat ergeben, daß die Vermuthung, es wäre dieser Brief auf der Post erbrochen und auf der Post jener Zusatz gemacht, in keiner Weise zutreffend war; es hatte sich vielmehr mit höchster Wahrscheinlichkeit herausgestellt, daß in der Umgebung des Absenders dieses Briefes jener Zusatz gemacht und die Zeit, bevor er auf die Post geschickt war, vermuthlich auf dem Wege von der Wohnung des Absenders nach dem Briefkasten, dazu benutzt worden war. Mir selbst ist es vor einiger Zeit passirt, daß ein Brief aus Belgien — ich werde mir erlauben, ihn auf den Tisch des Hauses niederzulegen — dessen Aufschrift den Vermerk trug: »Direction générale des postes«, mir geöffnet von der Redaktion der Schuhmacherzeitung hierselbst zuging mit der Bemerkung, daß man es auf der Briefpost für »direction des bottes« gelesen

(große Heiterkeit)

und daß die Redaktion der Schuhmacherzeitung den Brief geöffnet habe, weil die Redaktionen der Zeitungen im Französischen öfter als Direction bezeichnet werden. Sie werden doch nicht glauben, daß ich meine eigenen Briefe auf der Post öffnen lasse. Das sind aber Dinge, wie sie alle Tage vorkommen.

Wenn der Herr Abgeordnete Liebknecht sagt, daß er Aehnliches in England nicht bemerkt habe, so möchte ich zweierlei dagegen bemerken: einmal, ob er in England so lange gewesen ist, wie in Deutschland, und ob er mit derselben Beflissenheit, die er hier angewendet hat, unter Aufbietung aller seiner Hülfstruppen auch dort das Material gesammelt hat; und dann — abgesehen davon, daß die Engländer, wie bekannt, überhaupt ein viel festeres Papier verwenden als wir — daß auch die Entfernungen in England viel kürzer sind, als bei uns auf dem Kontinent. Die Briefe, die von weit herkommen, gehen meistens mit den Schiffen ein, wo die Reibung lange nicht so stark ist.

Was dann den Fall Arnim betrifft, so möchte ich nur erwähnen, daß ich seiner Zeit Anlaß genommen habe, in Folge der bereits in der vorigen Session ebenfalls von dem Herrn Abgeordneten gemachten Aeußerungen — und nur daher ist mir die Sache in Erinnerung — nachzuforschen, was es mit diesem Briefe für eine Bewandtniß habe: es hat sich herausgestellt, daß eine vollkommen regelrechte Beschlagnahme durch die Staatsanwaltschaft stattgefunden hat, und somit der Postverwaltung einfach die Aufgabe zufiel, die betreffende Requisition pflichtmäßig auszuführen.

Nun, meine Herren, wir haben in jedem Falle, wo gegen die Postverwaltung — und es ist das namentlich von den Organen der Partei geschehen, welcher der Herr Vorredner angehört — Beschuldigungen erhoben worden sind auf vorsätzliche Verletzung des Briefgeheimnisses, die gerichtliche Untersuchung veranlaßt; und es sind in den meisten Fällen, insbesondere wenn eine Verleumdung oder Beleidigung der Post damit verbunden war, die Verurtheilungen der Schuldigen erfolgt. Wenn der Herr Abgeordnete nicht zufrieden damit zu sein scheint, daß er bloß wegen Beleidigung verurtheilt worden ist, so verspreche ich ihm, diesen Mangel bei nächster Gelegenheit, wo er die Post in ähnlicher Weise in der Presse angreifen sollte, zu verbessern. Es wird das lediglich davon abhängen, wie der Artikel eingerichtet ist, den er verfaßt.

Die Einsetzung einer Kommission könnte ich von dem Standpunkt der Postverwaltung nur sehr gern sehen, und deshalb kann ich auch dem Herrn Abgeordneten mit der allergrößten Ruhe antworten: die Postverwaltung hat in dieser ganzen Sache ein so gutes Gewissen, daß sie aus einer solchen näheren Untersuchung nur vollständig rein und intakt hervorgehen kann, und ich lege den größten Werth darauf, das hier zu konstatiren, damit nicht irgend ein Makel auf dem guten Rufe und auf der reinen Ehre der Postbeamten sitzen bleibt, damit man nicht — etwa auf der nächsten allgemeinen Versammlung aller Postverwaltungen, dem Postkongresse — mit Fingern auf die deutsche Postverwaltung zeige und sage: sie verletze das Briefgeheimniß; und damit durch diese fortgesetzten Angriffe und unbegründeten Beschuldigungen die französischen Journale, deren Frohlocken ich schon zu vernehmen glaube, nicht in die Lage kommen, auch auf diesem Gebiete die deutschen Einrichtungen zu schmähen.

Ich bin dem Herrn Abgeordneten schließlich dankbar für die gute Meinung, die er von den Leistungen der Post ausgesprochen hat, aber ich kann doch nicht umhin, mich dabei an das alte deutsche Sprüchwort zu erinnern: »Auf Einen, der dich lobt, kommen Zehn, die dich tadeln.« Was das Loos der Beamten betrifft, so glaube ich, daß Niemandem in dem Hohen Hause in der Brust ein wärmeres Herz für das Wohl der Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung schlägt, als mir.

Es bleibt mir von sämmtlichen Bemerkungen, die der Herr Abgeordnete gemacht hat, keine zu erledigen übrig. Wenn er eine spezielle Beschwerde vorzubringen hat, so, glaube ich, ist der richtige Weg der, daß er diese an die betreffende Instanz richtet, d. h. an die ihm zunächst gelegene Ober-Postdirection, und daß er da die Untersuchung auf ordnungsmäßigem Wege beantrage. Daß diese Untersuchung in jedem einzelnen Falle mit der größten Gründlichkeit geführt werde, dafür kann ich ihm Gewähr leisten und ich glaube, in dieser Richtung hat er auch eine Klage nicht erhoben. Von hier aus ist es ganz unmöglich, auf Alles, was er vor-

gebracht hat, näher einzugehen und es im Einzelnen zu widerlegen, eben weil ich die einzelnen Angaben und angeblichen Thatsachen nicht kenne und nicht zu prüfen in der Lage bin.

Das ist es, was ich anzuführen habe. Ich finde schließlich, daß von den hierher gehörigen Beschwerden des Herrn Abgeordneten eigentlich, wenn man sie näher zerlegt, keine andere übrig bleibt als die, daß in einer von der Verwaltung herausgegebenen Zeitschrift (dem Archiv für Post und Telegraphie) sein Name nicht mit gesperrten Lettern gedruckt worden sei, während der meinige in dieser Weise hervorgehoben wäre, — ein Umstand, der mir bisher völlig unbekannt geblieben ist; ich verspreche ihm gern, dieser Beschwerde bei nächster Gelegenheit zu seiner vollständigen Zufriedenheit abzuhelfen.

(Heiterkeit.)

Abgeordneter Freiherr von Schorlemer-Alst: Meine Herren! Es war uns einigermaßen bei der zweiten Berathung in Aussicht gestellt, daß wir Mittheilungen bekommen würden von der Requisition, die an die Postbehörde ergangen war, betreffs der Ledochowskischen Briefe. Heute hat der Herr General-Postmeister uns nur gesagt: ungefähr so stände es in der Requisition, wie er uns mitgetheilt hätte. Ich bemerke ausdrücklich, das Wort »ungefähr« ist gebraucht worden. Aber uns die Requisition vorlesen, uns auch nur den Theil der Requisition wörtlich mittheilen, der sich auf den Fall bezieht, davon ist keine Rede, und ich kann deshalb nur der Ansicht meines Kollegen Windthorst mich anschließen: wenn so wenig Aufklärung in der Sache gegeben werden kann, dann ist sie, nach meiner Ueberzeugung, nicht blos faul, sondern oberfaul. Ich will aber dabei noch das Eine bemerken: wenn so von Seiten der, doch nach der Reichsverfassung verantwortlichen Behörden gegenüber der Reichsvertretung verfahren werden kann, dann muß man überhaupt darauf verzichten, daß die Behörden auch nur in etwas verantwortlich gemacht werden für die Maßregeln, die sie treffen.

(Sehr wahr! im Zentrum.)

Nun hat der Herr General-Postmeister auch noch darauf hingewiesen, daß bei einer Angelegenheit, die ich früher zur Sprache gebracht, die Untersuchung ergeben hätte, daß es sich nur um einen reinen Zufall gehandelt. Das ist aber doch ein Irrthum seinerseits. Ich habe die Untersuchungsakten, die er so gütig war mir mitzutheilen, genau durchgesehen, und da ergiebt sich allerdings aus diesen Untersuchungsakten, daß die betheiligten Postbeamten, die allein vernommen wurden, erklärten, es ist die Eröffnung des Briefes reiner Zufall gewesen, und damit erklärte der Herr General-Postmeister die Untersuchung für geschlossen. Wenn er daraus nun folgert, das Resultat der Untersuchung hat ergeben, daß nur ein Zufall vorliege, dann mag das seine Auffassung sein; aber ich glaube, andere Leute dürfen auch eine andere Meinung darüber haben. Ich bin aber weit davon entfernt, zu behaupten, daß der Brief absichtlich eröffnet sei; denn das kann ich nicht; aber der Beweis, den der Herr General-Postmeister erbracht haben will, ist durchaus nichtig.

Die Untersuchung, welche bei dieser Gelegenheit stattfand, ergab aber auch noch etwas Anderes. Nämlich sie ergab durch die Zeugenaussage eines Beamten, daß zwei Postbeamte sich darüber unterhalten hatten, sie seien angewiesen worden, auf Briefe von mir, bezüglich mit meiner Handschrift zu achten,

(hört! hört! im Zentrum)

und das Resultat dieser Untersuchung ist gewesen, daß der Postbeamte, der das als Zeuge gehört zu haben erklärte, entlassen worden ist.

(Aha! im Zentrum.)

Meine Herren! Das ist das, was ich hier zu bemerken habe.

Abgeordneter Windthorst: Meine Herren! Ich bedauere aufrichtig, daß ich Ihre Aufmerksamkeit noch einmal in Anspruch nehmen muß. Aber gerade um die Post vollständig intakt zu erhalten, finde ich es nothwendig, daß die Dinge ganz klargestellt werden, daß namentlich Klarheit darüber gegeben wird, in welchen Fällen den Requisitionen, wie sie nun so oft vorkommen, stattgegeben werden kann, und in welchen nicht.

Der Herr General-Postmeister hat abgelehnt, die Requisitionen vollständig vorzulegen. Er hat gesagt, er sei nicht ermächtigt, gewisse Thatsachen, die dort angeführt seien, hier mitzutheilen. Ich will über diesen Punkt mit ihm nicht streiten. Ich glaube, daß nichts entgegenstehen konnte, namentlich nach dem, was der Regierungskommissar bei der Berathung der Justizgesetze bereits gesagt hat, die Requisition ganz vorzulesen. Mir wird genügen, wenn der Herr General-Postmeister die Güte hat, uns den Tenor der eigentlichen Requisition unter Weglassung jeder Thatsachen und Namen vorzulesen. Es muß doch am Schluß der desfallsigen Schreiben etwa heißen: »demnach ersuchen wir oder ersuche ich das Kaiserliche Postamt, die und die Briefe zu beschlagnahmen oder zu bezeichnen, und zwar die Briefe, welche eine Aufschrift tragen wie diejenige, die hier beiliegt.« Die Mittheilung dieses Tenors kann auf keine Untersuchung irgend welchen nachtheiligen Einfluß üben. Und diesen Tenor erbitte ich mir, und wenn der Tenor mir nicht mitgetheilt wird, dann, sage ich zu meinem Bedauern, kann ich die Freisprechung der Post nicht aussprechen, die ich gern aussprechen möchte. Ich weiß übrigens wohl, daß die Sache nicht vollständig auf diese Weise zur Erledigung kommt, und man Anträge zu stellen haben wird, und die muß ich um so mehr stellen, als zu meinem aufrichtigen Staunen und Leidwesen bei diesem krianten Falle von keinem Mitgliede der anderen Parteien irgend welche Unterstützung mir und meinen Freunden gewährt worden ist.

(Sehr richtig! im Zentrum.)

Ich hatte in meinem ersten Vortrag besonders hervorgehoben, wie ich die neue Gesetzgebung verstehe, und hatte ausgeführt, daß und warum ich glaubte, dieselbe bestimme nichts Neues, sondern wiederhole das richtige Verständniß der jetzt bestehenden Gesetzgebung. Und auf alles das wird von dem Herrn General-Postmeister einfach erwidert: es ist geschehen wie bisher, und was bisher geschehen ist, ist richtig. Auf diese Weise können wir zu gar nichts kommen.

Ich bemerke ausdrücklich, daß ich weniger dem Herrn General-Postmeister einen Vorwurf mache, aber ich mache der deutschen Regierung den Vorwurf, daß sie in einem solchen Falle nicht in einer festeren und entschiedeneren Weise uns Auskunft giebt und ihren Standpunkt feststellt, daß sie nicht sagt, was sie von der rechtlichen Auffassung der Sache hält.

Den Antrag zur Strafprozeßordnung selbst will ich jetzt dem Herrn Präsidenten überreichen und komme dann, zumal wenn der Herr General-Postmeister nicht die Güte hat, uns vollständig reinen Wein einzuschenken, bei der Berathung der Justizgesetze darauf zurück.

General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren! Ich muß zunächst einige Worte dem Herrn Abgeordneten von Schorlemer-Alst erwidern.

Die Erklärung, die er vorhin abgegeben hat, betreffend die Untersuchung, über die ich, ohne dazu irgendwie genöthigt gewesen zu sein, ihm die vollständigen Akten mitgetheilt hatte, — diese Erklärung könnte in der Weise, wie er sie hier abgegeben hat, die Meinung aufkommen lassen, daß zwei Postbeamte angewiesen worden seien, auf die Korrespondenz des Herrn Abgeordneten zu achten, daß sie sich darüber unterhalten hätten, daß ein dritter sie belauscht hätte, und daß dieser dritte in Folge dessen entlassen worden sei. Ich habe den Fall, der mir äußerst unbedeutend zu sein schien, weil er sich vollständig durch die näheren Umstände und durch die Untersuchung aufgeklärt hatte, nicht mehr so genau im Gedächtniß; das aber weiß ich ganz bestimmt, daß den Postbeamten keine Ordre gegeben ist, die Korrespondenz des Herr Abgeordneten zu beobachten, sowie daß die Entlassung jenes dritten Beamten, eines Hülfsboten, mit diesem Vorgange in gar keinem Zusammenhange steht.

Dann bin ich noch eine Erklärung schuldig auf die Anfrage des geehrten Herrn Abgeordneten für Meppen. Der Wortlaut, den der Herr Abgeordnete Windthorst vermißt, den hat der Herr Abgeordnete von Schorlemer-Alst bei der zweiten Lesung mitgetheilt, nämlich die Verfügung der Ober-Postdirection, in welcher auszüglich aus dem Requisitorium der Staatsanwaltschaft steht, daß eben die Briefe, welche eine Handschrift tragen, die der des Faksimile entspricht, mit Beschlag belegt werden sollen. Diese Verfügung im Zusammenhange mit der Erklärung, die ich heute abgegeben habe, daß nach meiner persönlichen Einsichtnahme der Requisitionen der Ober-Staatsanwaltschaft in beiden Requisitorien es klar zum Ausdruck gelangt ist, wie auf Grund der gegen den Grafen Kardinal von Ledochowski eingeleiteten strafgerichtlichen Untersuchung diese Beschlagnahme verfügt werde, das, glaube ich, muß in jeder Weise genügen, und, meine Herren, so sehr viel Mühe Sie sich auch geben, der Postverwaltung bei dieser Gelegenheit irgend etwas anzuhaben, es gelingt Ihnen nicht, und ich darf und werde nicht eher ruhen, als bis das Hohe Haus sich davon überzeugt, daß die Post in dieser Angelegenheit auch nicht der leiseste Vorwurf oder Tadel trifft. Man könnte nach Allem, was wir heute hier gehört haben, glauben, daß wir in den Zeiten der Inquisition oder der lettres de cachet lebten, während doch wahrlich ganz andere Zustände bei uns obwalten!

(Stimme aus dem Zentrum: Nein!)

Der Herr Abgeordnete Windthorst sagt Nein; — ich überlasse ihm den Beweis dafür.

Abgeordneter Dr. Lasker: Der Herr Abgeordnete Windthorst hat auf eine Aeußerung von Abgeordneten aus anderen Parteistellungen förmlich provozirt. Der Herr Abgeordnete Windthorst ist gewiß davon überzeugt, — kann es übrigens, wie jedes andere Mitglied, aus einer einfachen logischen Folgerung schließen, — daß man auf allen Seiten des Hauses in Bezug auf Briefgeheimnisse genau dieselben Anschauungen hat, daß aber auch auf allen Seiten des Hauses gewiß derselbe Fleiß darauf gewendet wird, die Postverwaltung von unbegründeten Anschuldigungen zu befreien und nicht die Meinung im Lande herrschen zu lassen, als ob das Briefgeheimniß nicht gewahrt würde. Ich habe nur das Eine zu bemerken, daß die vorige Verhandlung und die heutige zusammen für mich den Fall völlig klargestellt haben. Der Herr Abgeordnete Windthorst selbst erkennt an, daß die Postverwaltung nicht

gezwungen sein kann, und, wie ich annehme, auch nicht in der Lage ist, eine Requisition, welche in einem amtlichen Untersuchungsverfahren, das gegenwärtig noch schwebt, an sie ergeht, hier mitzutheilen. Dazu ist die Postverwaltung weder ermächtigt noch verpflichtet; dies wird wohl nicht bestritten, weil der Reichstag nicht das Privilegium haben kann, eine nicht öffentliche Untersuchung in der Weise vor sein Forum zu ziehen, daß öffentliche Mittheilungen amtlicher Aktenstücke hier gemacht werden. So viele Privilegien der Reichstag hat, — meine Herren, das haben wir wohl Alle im Sinne: er wird niemals das Privilegium beanspruchen, eine Stätte der Gesetzesverletzung zu sein.

Meine Herren! Im Uebrigen hat der General-Postmeister eine amtliche Erklärung abgegeben, daß die Requisition mit dem von ihm genau bezeichneten Inhalt an die Post ergangen sei, und wir haben das vorige Mal über Umfang und Art, wie die Beschlagnahme ausgeführt werden sollte, vollständig Mittheilung erhalten durch die Verlesung seitens des Herrn Abgeordneten von Schorlemer. Für mich war die heutige Verhandlung in einer Beziehung sowohl interessant wie beruhigend: daß die Aufklärung, die uns neulich ein Regierungskommissar gegeben hat, es habe sich in diesem Falle nicht um eine förmliche Beschlagnahme, sondern um eine vorbereitende Handlung zu einer Beschlagnahme gehandelt, eine völlig irrige und thatsächlich unrichtige war. Es hat sich um eine wirkliche Beschlagnahme gehandelt, und die juristisch ganz unhaltbare Theorie, daß es vorbereitende Handlungen zu einer Beschlagnahme gebe, welche den Briefverkehr hemmen können, ohne den Vorschriften über die Beschlagnahme unterworfen zu sein, hat sich in der Praxis nicht bestätigt. Im Uebrigen wiederhole ich dieselbe Ansicht, welche ich das vorige Mal ausgesprochen habe, damals als wahrscheinlich, heute als mir erwiesen, daß für die Requisition des Staatsanwalts zur Beschlagnahme ein gesetzlicher Grund vorhanden war, daß aber die Art, in der diese Beschlagnahme vollzogen worden ist, nach meiner Auffassung weder dem Geiste des Gesetzes entspricht, noch vereinbar ist mit dem wirklichen Sinne des Briefgeheimnisses. Wenn die Praxis überhand nehmen sollte, oder wenn es überhaupt vorkommen kann, daß Briefe aller Art mit Beschlag belegt werden, nach dem Faksimile einer Handschrift, welches den Postbeamten mitgetheilt wird, so ist höchste Gefahr vorhanden, daß selbst wider den Willen der Postbeamten das Briefgeheimniß nicht genügend gewahrt werde. Demgemäß wiederhole ich nochmals, daß ich in der an die Post gerichteten Requisition formal eine auf dem Gesetze beruhende Prozedur erkennen muß, in der Art der Beschlagnahme aber eine Praxis der Verfolgungsbehörde finde, die auch von meiner Seite keinerlei Billigung findet.

Hierauf wurde der beantragte Schluß der Diskussion angenommen und es wurde nach einigen persönlichen Bemerkungen der betheiligten Abgeordneten, sowie nach einer kurzen Zwischenfrage des Abgeordneten Dr. Reichensperger (Krefeld) in Betreff der unfrankirten oder unzureichend frankirten Postkarten, der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nach den Beschlüssen in der zweiten Berathung unverändert genehmigt.

---

109. Das schwedische Postwesen im Jahre 1874.

Aus dem von der Königlich schwedischen Postverwaltung veröffentlichten Bericht über das Betriebsjahr 1874 entnehmen wir folgende Mittheilungen von allgemeinem Interesse:

I. Postbeförderung und Postanstalten.

In der schwedischen Postverwaltung ist eine wesentliche Veränderung durch die mit Beginn des Jahres 1874 erfolgte Vereinigung des Instituts der sogenannten Kronbriefbestellung (kronobrefbäring) mit der Postverwaltung eingetreten.

Wir bemerken dabei zum Verständnisse der Sachlage, daß unter »Kronbriefbestellung« die früher den in einem Kreise befindlichen Bauerhofbesitzern (hemman) übertragene Beförderung und Bestellung solcher Dienstbriefe zu verstehen ist, welche, zum Zwecke der Verwaltung des platten Landes, zwischen den Provinzialverwaltungen, den Kronvögten, den Kreis- und Bezirksbeamten (fjerdingsmän), sowie auch an die Kirchen-Behörden abgesandt wurden und nicht passend mit den gewöhnlichen Posten befördert werden konnten. Die Beförderung solcher Briefe zwischen den einzelnen Beamten oder nach und von den nächstgelegenen Kirchen und Postanstalten geschah unter der Leitung der Provinzialbehörden und wurde gewöhnlich durch besondere Fußboten von Hemman zu Hemman ausgeführt. Die betreffenden Briefe unterlagen keinerlei Postbehandlung, sondern gingen von dem Absender durch Vermittelung des Kronbriefboten von Hand zu Hand an den Empfänger.

In Ausführung dieser wichtigen Maßregel sind 530 Postanstalten, 68 fahrende Posten und 128 Botenposten neu eingerichtet, und 11 bereits bestehende Posten in ihrem Gange erweitert worden. Die Wegelänge dieser neu eingerichteten bz. erweiterten Posten beträgt 370 schwedische Meilen. Unter Hinzurechnung der aus anderen Veranlassungen neu eingerichteten bz. erweiterten Posten auf einer Wegelänge auf den Landwegen von 68 schwedischen Meilen und auf den Eisenbahnen von 94,65 Meilen beträgt die Gesammtlänge aller im Laufe des Betriebsjahres benutzten Wege

		gegen 1873
	schwed. M.	schwed. M.
auf den Eisenbahnlinien	298,6	203,95
auf den Landwegen	2,193	1,755

Auf diesen Wegestrecken wurden von den Posten insgesammt zurückgelegt:

auf den Eisenbahnlinien	1874	1873
	schwed. M.	schwed. M.
mit vollständigen Bahnposten	228,717	170,778
mit Schaffnerbegleitung	78,445	68,615
vermittelst Briefkasten	48,870	43,887
in Form von Eilgut	59,154	36,231
überhaupt	415,186	319,511

auf den Landwegen	1874 schwed. M.	1873 schwed. M.
von den Diligenceposten	189,949	208,738
von den Kariolposten	404,918	313,917
von den Botenposten	22,808	15,428
überhaupt	617,675	538,083

Zur Beförderung der Posten auf den Seewegen, sowohl zwischen den schwedischen Häfen als auch nach und vom Auslande, wurden 179 verschiedene Fahrzeuge, gegen 173 im vorhergehenden Jahre, benutzt.

Die Kosten für die Beförderung der Posten haben betragen:

		1874	1873
auf den Eisenbahnen	Kr.	391,945	275,585*)
auf den Landwegen	»	1,055,290	770,550
auf den Seewegen	»	125,765	96,685

Hierbei wird bezüglich der Kosten für die Beförderung der Diligenceposten bemerkt, daß der vertragsmäßige Vergütungssatz pro Pferd und Meile, wechselnd in einer Höhe von wenigstens 0,66 Kr. und höchstens 4,13 Kr., im Durchschnitt 1,87 Kr. pro Pferd und Meile und im Ganzen 356,351,72 Kr. betrug.

Die Anzahl der mit den Posten beförderten Personen betrug:

	1874	1873
	15,410	16,908
für welche an Personengeld eingenommen wurden .. Kr.	90,810	97,860

Die Anzahl der Postanstalten hat betragen:

	1874	1873
vollständige Postanstalten, Postkomtoire und Postexpeditionen	199	197
Poststationen (d. h. Postagenturen)	1006	383
zusammen	1205	580

Die Ursache der bedeutenden Vermehrung der Poststationen ist oben bereits angegeben. Bei dem Gesammtflächeninhalt Schwedens von 3816 schwedischen Quadratmeilen und einer Bevölkerung am Schluß des Jahres 1874 von 4,341,559 Einwohnern kommt 1 Postanstalt auf je 3,16 Quadratmeilen bz. 3591 Einwohner.

Außerdem dienten zur Vermittelung des Postverkehrs:

	1874	1873
1. Bahnposten, deren Zahl betrug	50	16
2. Briefkasten, und zwar:		
a) feste, an den von Posten berührten Landstraßen, welche von den vorüberfahrenden Posten geleert werden	30	26
b) bewegliche, an den Landwegsposten angebracht, welche auf den Haltestellen dem Publikum zur Niederlegung von Briefen zugänglich gehalten werden	196	163

*) 1 schwedische Krone zu 100 Oere = 1 Mark 12½ Pfennig.

Die Anzahl der Beamten betrug am Schlusse des Betriebsjahres:

4 Postdirektoren,
3 Postinspektoren,
64 Postmeister,
132 Postexpediteure,
2 Vorsteher von vereinigten Post- und Telegraphenanstalten in der Hauptstadt,
27 Kontroleure,
61 Komtoirschreiber,
67 Reise-Postexpediteure,
346 Postgehülfen (von der Postverwaltung besoldet),
164 Privat-Postgehülfen,
1006 Poststations- (Agentur-) Vorsteher,
40 Wachtmeister,
238 Briefträger,
360 Schaffner,
20 bei der Seebeförderung angestellte Personen,
51 Vorsteher von Dampfschiffs-Postexpeditionen,

zusammen 2585 gegen 1698 im Vorjahre.

II. Allgemeine Verkehrsstatistik.

Die Gesammtzahl der abgefertigten Posten betrug, mit Einschluß der nur in den Sommermonaten kursirenden Posten, im Jahre 1874 683,956 gegen 452,140 im Vorjahre.

Es wurden mit denselben befördert:

	nach dem Inlande.	nach und von dem Auslande.
Gewöhnliche Briefe	12,875,980	1,433,557
Briefkarten	12,396	—
Kreuzbandsendungen	486,392	87,709
Lokalbriefe	981,691	—
Landbriefe (lösbref)	388,930	—
Einschreibbriefe	1,175,381	162,126
Gewöhnliche Packete	202,494	5,671
Geldbriefe und Werthpackete	341,226	9,941
Postanweisungen	60,124	6,928
Postvorschüsse	10,318	2,962
Zeitungsexemplare im Abonnement	311,058	4,476

Gegen das Vorjahr 1873 hat sich vermehrt die Anzahl

der gewöhnlichen Briefe um	1,042,669	oder	7,8	pCt.,
» Briefkarten um	1,375	»	12,5	»
» Kreuzbandsendungen um	149,851	»	35,3	»
» Lokalbriefe um	141,694	»	16,9	»
» Einschreibbriefe um	173,118	»	14,9	»
» gewöhnlichen Packete um	58,258	»	38,9	»
» Geldbriefe und Werthpackete um	36,726	»	11,7	»

der Postanweisungen um	827	oder	$1,_2$ pCt.,
» Postvorschüsse um	9,016	»	$211,_1$ »
» Zeitungsexemplare um	94,774	»	$42,_9$ »

wogegen in Folge Einrichtung neuer Postanstalten die Zahl der Landbriefe sich vermindert hat um ...... 80,808 oder $17,_4$ pCt.,

Im Verhältniß zur Gesammtbevölkerung des Landes kommen durchschnittlich auf je 1 Einwohner 4 Postsendungen.

Der Werthbetrag des durch die Postverwaltung vermittelten Geldverkehrs gestaltet sich wie folgt:

		1874	1873
Geldbriefe und Werthsendungen ..	Kr.	515,059,055	461,028,925
durch Postanweisungen	»	2,457,530	2,488,995
» Postvorschuß	»	156,960	81,320
» Seemansanweisungen	»	52,015	42,255

An unbestellbaren Sendungen wurden während des Betriebsjahres an die oberste Postverwaltung eingesandt:

	1874	1873
Gewöhnliche Briefe	100,000	68,306
Einschreibbriefe	210	581
Gewöhnliche Packete	3	37
Bei Eröffnung der Sendungen behufs Ermittelung der Absender fanden sich mit nicht angegebenem Werthinhalt Stck.	649	1,849
wovon Gelder zum Betrage von .... Kr.	1,538	5,364
Von obigen 649 Stück (1849 pro 1873) wurden nach erfolgter Eröffnung den Briefeigenthümern zugestellt Stck.	151	1,236
mit einem Gesammtgeldinhalt von ..... Kr.	272	3,287
Nach eingegangenen Anzeigen sollen von den zur Postbeförderung aufgelieferten Sendungen den betreffenden Adressaten nicht zu Händen gekommen sein .... Stck.	1,042	888
wovon ermittelt und nachträglich bestellt .... »	327	174

III. Finanzielles Ergebniß.

		1874	1873
Die Einnahme betrug	Kr.	3,680,246	3,162,498
Die Ausgabe dagegen	»	3,714,865	2,869,985
mithin Ueberschuß	Kr.	—	292,513
Zuschuß	»	34,619	—

Die ungünstige Gestaltung des Reinertrages gegen die vorhergehenden Jahre hat ihren Grund zum Theil in den Kosten für die Einrichtung einer bedeutenden Anzahl neuer Postanstalten, zum Theil darin, daß im Allgemeinen die Einnahmen nicht in gleichem Grade, wie die Ausgaben, gestiegen sind.

110. Die geschichtliche Entwickelung des Münzwesens.

(Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär Halke in Berlin.)

Der Verfasser dieses Aufsatzes beschäftigt sich in seinen Mußestunden gern mit dem Studium der Münzwissenschaft. Diese Beschäftigung hat ihn auf den Gedanken geführt, daß es auch für manchen Leser des Archivs für Post und Telegraphie von Interesse sein dürfte, einen Blick auf die Entwickelung des Münzwesens zu werfen. Gehören doch die Verkehrsbeamten meist zu denjenigen Beamten, welche die Versendung des Geldes vermitteln und, soweit sie Kassenbeamte sind, mit dem baaren Gelde selbst viel Befassung haben. Denselben dürften sich daher am leichtesten die Fragen aufdrängen: wie und wann ist das Geld entstanden, wie hat sich das Münzwesen entwickelt, was für Münzen haben unsere Vorfahren gehabt rc.? Wenn es der Verfasser nunmehr unternimmt, dergleichen Fragen zu beantworten, so muß derselbe doch vorausschicken, daß sein Aufsatz keine streng wissenschaftliche Arbeit sein soll, und daß letztere keineswegs für Numismatiker, sondern nur für Laien, bz. für solche Leser geschrieben ist, welche sich über die oben berührten Fragen im Allgemeinen unterrichten wollen. Auch darf dieser Aufsatz nicht den geringsten Anspruch auf Vollständigkeit erheben, denn ebensowenig wie die Kräfte des Verfassers zur Bewältigung einer solchen Aufgabe ausreichen würden, kann es dem Zweck dieser Zeitschrift entsprechen, ihre Spalten einer zu umfangreichen numismatischen Arbeit zu öffnen. Ueberdies steht demjenigen, welcher sich mit der Münzwissenschaft eingehender beschäftigen will, eine reiche Literatur offen, welche wir einem Eckhel, Mommsen, Köhne, Dannenberg und anderen bedeutenden Archäologen und Münzforschern zu danken haben.

Es ist bekannt, daß das älteste allgemeine Tauschmittel bei fast allen Völkern das Heerdenvieh gewesen ist. Daneben wurde, wie es auch noch heute bei uncivilisirten Völkern der Fall ist, der Werth einer Sache nach Fellen, Erzstücken und sonstigen Waaren oder Landesprodukten bestimmt. Wann man dazu übergegangen ist, Münzen anzufertigen, läßt sich nicht mit Sicherheit bestimmen. Es wird zwar vermuthet, daß die Chinesen, wie sie den übrigen Völkern mit manchen anderen Erfindungen vorausgegangen sind, so auch zuerst des zweckentsprechend geformten Metalles, also der Münzen, als eines Tauschmittels sich bedient haben. Dagegen reichen bei den indogermanischen Völkern des Alterthums die Nachrichten über das Vorhandensein von Münzen keineswegs so weit zurück, als es die noch vorhandenen Ueberreste ihrer zum Theil sehr hohen Kultur vermuthen lassen. Selbst zur Zeit des trojanischen Krieges hat es noch keine Münzen gegeben, da Homer solche nicht erwähnt, sondern den Werth eines Gegenstandes stets nach anderen Gegenständen, meist nach Ochsen, bemißt. Bald nachher, zu einer Zeit, in welcher noch nicht an Roms Erbauung zu denken war, finden wir jedoch bei den Völkern des klassischen Alterthums die ersten Spuren des Münzwesens, und zwar weisen dieselben auf Kleinasien hin. Dort hatten die Griechen bald nach dem trojanischen Kriege zahlreiche Niederlassungen gegründet und griechische Sprache und Kultur verbreitet. Sie prägten auch dort die ersten uns bekannten Goldstücke, Stater (στατήρ) genannt, welche meist einseitig waren und eine Sphynx, einen Greif, Löwenkopf, Thunfisch oder andere thierische Darstellungen zum Gepräge hatten. Nicht minder alt scheinen

andere auf uns gekommene Münzen zu sein, welche den lydischen Königen zugeschrieben werden. Aus dem vorerwähnten ältesten Goldstücke ist demnächst die persische goldene Reichsmünze, der Dareikos (Δαρεικός), hervorgegangen, so genannt, weil sie zuerst von Dareios, des Hystaspes Sohn (521—485 v. Chr.), geprägt wurde. Die Dareiken, welche auch in Halbtheilen vorkommen, waren von feinem Gehalt und hatten ebenfalls einseitige Prägung, welche einen gekrönten, knieenden Bogenschützen darstellte. Agesilaos, König von Sparta, welcher 396 v. Chr. die Perser in Asien bekriegte, sagte daher, der Perserkönig habe ihn mit 80,000 Bogenschützen aus Asien vertrieben, denn mit so viel Dareiken waren die Böotier und Athener bestochen worden, Krieg gegen Sparta zu beschließen, welches letztere sich dadurch genöthigt sah, Agesilaos zur Rettung des Vaterlandes zurückzuberufen. Neben den Golddareiken wurden in Kleinasien auch bald Silbermünzen, sogenannte Siglen (Sekel, aus welchen sich später die jüdischen Shekel entwickelten), sowie Silberdareiken und Silberstater geschlagen.

Nicht viel später als in Kleinasien scheint im europäischen Griechenland und auf den ägäischen Inseln die Münzprägung begonnen zu haben. Nach Vielen sollen überhaupt die ersten Münzen nicht in Kleinasien, sondern unter dem Könige Pheidon von Argos (um 745 v. Chr.) auf der Insel Aegina, wo die Bearbeitung der Metalle schon früh ausgebildet war, geschlagen worden sein; doch wird diese Ansicht von Mommsen nicht getheilt. Der Styl der ältesten, auf Aegina geprägten Münzen war kunstlos, ihre Herstellung einfach. Man legte ein kugelartig gegossenes Stück Silber auf einen Ambos, in welchen das der Münze zu gebende Bild eingegraben war. Sodann setzte man auf die obere Seite des Metallstücks ein meißelförmiges, unten abgeplattetes Instrument (Punzen) auf und schlug auf letzteres dergestalt mit dem Hammer, daß sich sowohl das Münzbild als auch das Ende des Punzens auf dem Metallstück, welches gleichzeitig durch den Hammerschlag eine flache Form annahm, abdrückte. Anfänglich war der Punzen formlos und ohne Stempel; die Prägung der Münzen war daher nur eine einseitige. Später gab man der unteren Fläche des Punzens eine quadratische Form, welche man auch mit einzelnen Zeichen versah, bis man endlich dazu überging, in den Punzen ein zweites Bild einzugraben und auf diese Weise zweiseitig geprägte Münzen zu erzielen. Die ältesten in Hellas geprägten Münzen trugen eben so wie die Münzen der kleinasiatischen Kolonien meist Bildnisse von Thieren. Später setzte man auf die Vorderseite der Münzen eine Gottheit oder den Kopf derselben, während die Rückseite wappenähnlichen Darstellungen gewidmet war, welche die Stadt oder das Land bezeichneten, wo sie geprägt waren. So führten die Münzen von Aegina eine Schildkröte, von Athen eine Eule, von Korinth einen Pegasus, von Theben den böotischen Schild, von Rhodos eine Rose rc. Auch versah man die Münzen, welche anfänglich ganz schriftlos waren, mit den Prägeort andeutenden Buchstaben und später mit mehr oder minder vollständigen Aufschriften. Ueberhaupt entwickelte sich das Münzwesen Griechenlands, was den Stempelschnitt und die Mannigfaltigkeit und Schönheit der Darstellungen auf den Münzen anlangt, bald zu einem hohen Grade von Vollkommenheit. Es erreichte seine höchste Stufe zur Blüthezeit der griechischen Kunst, also in dem Zeitalter des Perikles. Durch die zahlreichen Kolonien der Griechen wurde auch die griechische Münzkunst in der alten Welt weit verbreitet. Und wie manche dieser Kolonien das Mutterland an Bildung und Kunstsinn später überholten, so brachten sie es auch in der Münzkunst häufig zu noch größerer Vollkommenheit als jenes. Dies gilt namentlich von den griechischen

Städten auf Sicilien und in Unteritalien (Großgriechenland). Gewiß Jeder, der Gelegenheit gehabt hat, in einem numismatischen Kabinet die in diesen Städten geprägten Münzen zu betrachten, wird von der Schönheit derselben überrascht gewesen sein. Jedenfalls bleiben unsere heutigen, schablonenmäßig gearbeiteten Münzen, mögen sie auch mit größerer Technik geprägt und für den Gebrauch geeigneter sein, was die Schönheit der Darstellung und des Stempelschnitts anlangt, hinter den Erzeugnissen altgriechischer Münzkunst weit zurück. Als Göthe auf seiner italienischen Reise in Palermo Gelegenheit gehabt hatte, eine reiche und schöne Sammlung griechischer Münzen zu besichtigen, schrieb er: »Aus diesen (die Münzen enthaltenden) Schubkasten lacht uns ein unendlicher Frühling von Blüthen und Früchten der Kunst, eines im höheren Sinne geführten Lebensgewerbes und was nicht Alles noch mehr hervor. Der Glanz der sicilischen Städte, jetzt verdunkelt, glänzt aus diesen geformten Metallen wieder frisch entgegen.« Und Winckelmann, der große Reformator der Kunstwissenschaft und der Archäologie, sagt von den Münzen des alten Syrakus, welche zum Theil den Kopf der Nymphe Arethusa tragen »Hätte nicht Raphael, der sich beklagte, zur Galatea keine würdige Schönheit in der Natur zu finden, die Bildung derselben von den syrakusanischen Münzen nehmen können?«

Die Münzeinheit der alten Griechen war die Drachme (δραχμή, d. i. eine Handvoll), eine Münze von feinem Silber, im Gewichte von ungefähr 4 Gramm. Dieselbe wurde nicht blos einfach, sondern auch in Stücken zu 2, 3, 4 und selbst 10 Drachmen geprägt, welche Didrachmen, Tridrachmen, Tetradrachmen und Dekadrachmen genannt wurden. Theile der Drachme waren die Obolen. Eine Rechnungsmünze und zugleich die höchste Gewichtseinheit für Edelmetalle bildete ferner das Talent, welches ursprünglich 60 Minen à 100 Drachmen enthielt. Da sich jedoch in Griechenland und seinen Kolonien im Laufe der Zeit verschiedene Münzfüße entwickelten, so wurden bald mehr bald weniger als 100 Drachmen auf die Mine gerechnet. Die ältesten Münzfüße waren der euböische und der äginetische, der verbreitetste der neuere attische, welcher von Solon eingeführt wurde. Das neue attische (Silber-) Talent wog 26,20 Kilogramm und hatte nach unserem Gelde einen Werth von rund 4500 Mark. Daneben gab es auch ein Goldtalent, da der persische Golddareikos schon von Alters her in Griechenland allgemein gangbar war. In Athen selbst wurde mit der Goldprägung unter Solon begonnen, welcher sich überhaupt um die Verbesserung des Münzwesens sehr verdient machte. Die ältesten attischen Kupfermünzen, welche auf uns überkommen sind, reichen bis in die perikleische Zeit zurück.

Während, wie wir oben gesehen haben, die asiatische Geldprägung vom Golde und die griechische vom Silber ausgegangen ist, bedienten sich die rohen und armen Völker Mittelitaliens, auch die Römer, anfänglich nur des Kupfers zur Herstellung ihrer Münzen und gingen erst später zur Silber- bz. Goldprägung über. Das Kupfer war bei den gedachten Völkern das älteste Nutzmetall, d. i. dasjenige, aus welchem sie ihre Waffen und Ackergeräthe herstellten. Als sie aufhörten, nach Häuptern Vieh den Werth einer Waare zu bemessen, trat daher das Kupfer als Tauschmittel ein. Eine eigentliche Münze aus diesem Metall kannte man jedoch in den ältesten Zeiten noch nicht, sondern man bediente sich statt des Geldes roher, formloser Kupferstücke, welche man einander zuwog. In Rom war nach den Ueberlieferungen römischer Schriftsteller Servius Tullius (578—535 v. Chr.) der erste König, welcher ein gesetzliches Zahlungsmittel herstellte, indem er die Kupferstücke

gießen und mit Marken versehen ließ, vorzugsweise mit dem Bilde eines Rindes oder eines andern Stückes Vieh (pecus), woher dann auch das lateinische Wort für Geld (pecunia) abgeleitet wurde. Die Einführung gemünzten Geldes hat in Rom zur Zeit der Decemvirn (451—449 v. Chr.) stattgefunden. Die Münzeinheit war der **As**, hervorgegangen aus dem römischen Gewichtspfunde. Dem entsprechend wog der älteste As ein römisches Pfund = 327,43 Gramm, hatte also eine Größe und Schwere, die ihn für den heutigen Gebrauch sehr unbequem machen würden. Theile des As waren der Semis ($\frac{1}{2}$ As = 6 Unzen), der Triens ($\frac{1}{3}$ As = 4 Unzen), der Quadrans ($\frac{1}{4}$ As = 3 Unzen), der Sextans ($\frac{1}{6}$ As = 2 Unzen) und die Unze ($^1/_{12}$ As). Die Stücke waren von Kupfer, mehr oder weniger mit Zinn oder Blei versetzt und wurden gegossen. Ihre Form war rund, der Styl roh aber markig. Sie trugen sämmtlich auf einer Seite das Bild der Galeere, welches nach Mommsen wahrscheinlich das althergebrachte, aus der seemächtigen, um die Zeit des Decemvirats sich eben neu befestigenden Stellung Roms hervorgegangene Stadtwappen war. Auf der andern Seite waren verschiedene Götterköpfe dargestellt, und zwar: Janus auf dem As — penes Janum prima —, Jupiter auf dem Semis — penes Jovem summa—, Minerva als Erfinderin der Zahlen auf dem Triens, Herkules als Wahrer und Mehrer des Vermögens auf dem Quadrans, Merkur als Beschützer des Handels auf dem Sextans und ein behelmter weiblicher Kopf, welchen einige wieder als den der Minerva betrachten, während andere ihn als den Kopf der Roma deuten, auf der Unze. Außer den eben beschriebenen Bildern finden sich auf dem As und seinen Theilstücken noch die Werthbezeichnungen: **I** für As, **S** für Semis und bei den kleineren Astheilen, je nach der Anzahl der Unzen, welche sie enthalten, eine entsprechende Anzahl von Kügelchen oder Punkten. Uebrigens wurden die ältesten römischen As nicht genau in dem oben angeführten Gewichte, sondern, wie uns die zahlreichen, zum Theil wohl erhaltenen Funde lehren, meist im Gewichte von 9—10 Unzen ausgebracht. Die erste allgemeine, durch Volksbeschluß angeordnete Herabsetzung des Münzfußes, und zwar auf den dritten Theil des bisherigen Fußes, fand wahrscheinlich im ersten punischen Kriege (264—241 v. Chr.) statt. Gleichzeitig ging man dazu über, die Münzen nicht mehr zu gießen, sondern zu prägen. Werthbezeichnung und Typus blieben dieselben wie auf den bisherigen Münzen, doch treten der Darstellung auf der Rückseite (der Galeere) die Aufschrift ROMA und später gewisse Münzmeisterzeichen hinzu. Nach der ersten Reduktion fanden noch mehrere Herabsetzungen des Münzfußes statt, welche durch die Bedrängnisse der folgenden Kriege mögen veranlaßt worden sein.

Mit der Silberprägung begannen die Römer nach Plinius im Jahre 268 v. Chr. Man schlug **Denare** im Werthe von 10 As, und als Theile derselben Quinare im Werthe von 5 As und Sesterzen im Werthe von $2\frac{1}{2}$ As. Der Denar war eine Münze von feinem Silber, welche ursprünglich ein Gewicht von 4,55 Gramm und nach unseren heutigen Verhältnissen einen Silberwerth von 77 Pfennigen hatte. Man bezeichnete die Denare nach der Zahl der Asse, welche sie enthielten, mit X, die Quinare mit V und die Sesterzen mit IIS. Neben diesen Stücken wurden zur Zeit der römischen Republik vorübergehend auch Viktoriaten und halbe Viktoriaten geprägt, so genannt, weil auf der Rückseite derselben eine das Tropäum bekränzende Siegesgöttin dargestellt war. Der Viktoriat hatte einen Werth von $\frac{3}{4}$ Denaren und scheint, nach den Funden zu urtheilen, und da er sich der Währung der griechischen und illyrischen Städte anschloß, vornehmlich eine Handelsmünze gewesen zu sein.

Die ältesten römischen Denare zeigen auf der Hauptseite einen weiblichen, mit dem geflügelten Helm bedeckten Kopf (den der Minerva oder Roma) und auf der Rückseite die Dioscuren zu Pferde, später eine Biga oder Quadriga mit darin stehender Gottheit. Eine auffallende Erscheinung sind die in den Funden späterer Zeit zahlreich vorkommenden plattirten Denare (denarii subaerati, subferrati), welche aus Kupfer, seltener aus Eisen bestehen und in sehr künstlicher Weise mit einem dünnen Silberüberzuge versehen sind. Man hielt sie anfänglich für Falschmünzen, doch haben neuere Forschungen ergeben, daß sie meist als Kreditmünzen neben der Werthmünze vom Staate in Umlauf gesetzt und von diesem zeitweise auch wieder eingezogen wurden.

Goldstücke wurden, obgleich das Gold schon früher als Werthmesser galt und im Staatsschatze in Barren aufbewahrt wurde, zuerst im Jahre 217 v. Chr., während der Dauer der römischen Republik aber auch nur in sparsamer Weise geprägt. Erst unter Cäsar und den folgenden Kaisern, zu deren Zeiten dem Staate unermeßliche Reichthümer zuflossen, wurde die Goldprägung umfangreicher. Die unter Cäsar geschlagenen Goldstücke (aurei) hatten ein Gewicht von $^1/_{40}$ Pfund (römisch) und einen Werth von 21 Mark 43 Pf., doch trat später eine allmähliche Verschlechterung des Fußes ein.

Die Aufsicht über das Münzwesen war in Rom zur Zeit der Republik bestimmten Beamten (Münzmeistern) übertragen. Daneben waren auch die Imperatoren, wenn sie sich mit ihren Heeren in entfernten Ländern und Provinzen befanden, kraft der ihnen übertragenen Amtsgewalt befugt, selbstständig Münzen schlagen zu lassen. Die Münzmeister gehörten nach der für die Bekleidung öffentlicher Aemter bestimmten Reihenfolge zu den niederen Magistratsbeamten und bildeten in der Regel ein Kollegium von drei Mitgliedern (triumviri monetales). Sie liebten es, ihre Namen durch bestimmte Zeichen (Wappen) auf den unter ihrer Aufsicht geprägten Münzen anzudeuten und gingen später dazu über, auch die Thaten ihrer Vorfahren, ihre Abstammung und sonstige Beziehungen ihrer Familie auf den Münzen zu verherrlichen. So finden wir auf einem Denar des Münzmeisters C. Metellus eine Biga von Elephanten mit einer Figur, welche von der Victoria bekränzt wird, als Anspielung auf den Sieg seines Ahnen, des Prokonsuls L. Metellus, über Hasdrubal, dessen Elephanten er im Jahre 251 v. Chr. bei Panormus erbeutete; ferner auf einem Denar des Münzmeisters L. Titurius, welcher den Beinamen Sabinus führte, zwei Römer, Sabinerinnen raubend und auf einem Denar des Quästors Lucius Manlius Torquatus, welcher sein Geschlecht von Titus Manlius Torquatus ableitete, den Schmuck (torques), welchen sein berühmter Vorfahr einem im Zweikampfe von ihm erschlagenen Gallier raubte. Man nennt diese Münzen, größtentheils Denare, von denen noch eine große Zahl auf uns gekommen ist, Konsular-, häufig auch Familienmünzen. Die Prägung derselben ist geschickt und bietet bei der Mannigfaltigkeit interessanter Darstellungen große Abwechselung. Was dagegen die Schönheit der Darstellung und des Stempelschnitts anlangt, so bleiben die römischen Konsularmünzen hinter den griechischen Münzen zurück. Zur Blüthezeit der römischen Kunst, also unter Augustus, sowie später unter Hadrian, erreichte jedoch die römische Münzkunst ebenfalls einen hohen Grad von Vollkommenheit. Namentlich sind die Bildnisse der Kaiser, welche seit Cäsars Tode statt der bisher üblichen Bildnisse von Gottheiten auf die Hauptseite der Münzen gesetzt wurden, höchst charakteristisch und von schöner Ausführung.

Als das römische Kaiserreich später von seiner Macht und Größe herabsank, verschlechterte sich auch das Münzwesen desselben. Es ist interessant, zu beobachten, wie die Münzkunst mit dem Steigen und Sinken der übrigen Künste stets gleichen Schritt hielt und wie mit dem allmählichen Verfall des römischen Staatswesens und der Finanzen auch eine allmähliche Verschlechterung des Münzfußes eintrat. Der Denar sank schließlich, in Folge fortschreitender Verminderung des Feingehalts, fast bis zur Kupfermünze herab. Nur wenn ein kräftiger Kaiser zur Regierung gelangte, ist eine vorübergehende Verbesserung des Münzwesens zu bemerken.

Was die Ausübung des Münzrechts anlangt, so hatten nach dem Untergange der Republik die Kaiser die Gold- und Silberprägung an sich gerissen. Nur das Kupfermünzrecht blieb dem Senate überlassen, und wir finden daher auf dem während der Kaiserzeit geprägten Kupfergelde meist ein S. C. (senatus consultu) dargestellt. Uebrigens verlangte die Ausdehnung des römischen Reiches die Einrichtung zahlreicher Münzstätten in den Provinzen. So gab es deren in dem heutigen Lyon, in Trier, Antiochia u. s. w. Daneben behielten auch viele von den Römern abhängige Staaten und Kolonien das Münzrecht. Dasselbe war jedoch, je nach dem Grade der Abhängigkeit, in welcher diese Staaten und Kolonien zum Hauptlande standen, mehr oder minder beschränkt. So waren sie z. B. verpflichtet, ihre Münzen mit Abzeichen der römischen Oberhoheit zu versehen, oder sie durften dieselben nur in bestimmten Metallen ausprägen.

Die Münzeinheit während des Kaiserreichs blieb der Denar, welcher nicht nur innerhalb der Grenzen desselben, sondern, soweit er von gutem Silber war, auch darüber hinaus und wahrscheinlich noch lange nach dem Untergange des weströmischen Reiches als Handelsmünze allgemeine Geltung hatte. Es beweisen dies die zahlreichen römischen Denare, welche beispielsweise in den Ostseeprovinzen und in Polen bald für sich allein, bald mit späteren Münzen zusammen, noch heut gefunden werden. Die Rechnungseinheit unter den Kaisern wie auch schon zur Zeit der Republik war der Sesterz = $\frac{1}{4}$ Denar. Wir finden daher die Werthangaben bei den römischen Schriftstellern meist in Sesterzen dargestellt. So betrug beispielsweise der senatorische Census zur Kaiserzeit 1 Million Sesterzen (ungefähr 220,000 Mark), das Gehalt eines Legionstribunen 25,000 Sesterzen (ungefähr 5,500 Mark), das Gehalt eines praefectus vehiculorum, Direktors der Kaiserlichen Staatspost, 100,000 Sesterzen (ungefähr 22,000 Mark), das Vermögen des M. Crassus 170 Millionen Sesterzen (ungefähr 37,400,000 Mark) und das Vermögen des Augur Cn. Lentulus, das höchste, welches uns überhaupt aus dem Alterthume bekannt ist, 400 Millionen Sesterzen (ungefähr 88,000,000 Mark), wobei jedoch bemerkt wird, daß der Sesterz nicht zu dem eigentlichen, etwa 16 Pf. betragenden Metallwerthe, sondern in Berücksichtigung des Umstandes, daß der Münzwerth letzteren erheblich überstieg, zu 22 Pf. angenommen ist. Mommsen schätzt den Münzwerth eines Denars von Cäsar auf etwa 85 Pf., den des Sesterz also auf ungefähr 21,22 Pf., während Friedländer bei den in seiner Sittengeschichte Roms in der Zeit von Augustus bis zum Ausgang der Antonine vorkommenden Werthangaben den Sesterz zu ungefähr 21,75 Pf. annimmt.

Unter den letzten Kaisern, sowie in dem oströmischen (byzantinischen) Reiche wurde das Münzwesen im Laufe der Zeit vollständig umgestaltet. Von den unter den byzantinischen Kaisern geprägten Münzen war die wichtigste der solidus, auch Byzantiner genannt, eine Goldmünze im Werthe von ungefähr 12 Mark, welche

während des ganzen Mittelalters allgemein Verbreitung hatte. Die Münzkunst gelangte jedoch unter den gedachten Kaisern nicht wieder zu der Vollkommenheit, welche früher die römischen Münzen auszeichnete. Ueberhaupt ist beim Beginn des Mittelalters, wie fast auf allen Gebieten der Kunst und Wissenschaft, so auch in der Münzkunst, ein großer, plötzlicher Rückschritt bemerkbar. Dies gilt namentlich vom Westen des vormaligen römischen Reiches, welcher den Wogen der Völkerwanderung zumeist ausgesetzt war. Zwar finden wir im Anfang dieser Bewegung bei einzelnen Völkern, wie z. B. bei den Gothen und Vandalen während ihrer Herrschaft in Italien, noch Münzen, welche an den römischen Styl erinnern. Denn es ist natürlich, daß die rohen und unkultivirten Völker, welche von Italien und den römischen Provinzen Besitz ergriffen, sich bei ihrer Münzprägung die dort vorgefundenen Münzen zum Muster nahmen. Die Nachahmung derselben wurde aber nach und nach immer unvollkommner, so daß schließlich nichts mehr an die römischen Vorbilder erinnerte. Auch von einer geordneten Handhabung des Münzwesens konnte bei den Völkern des frühen Mittelalters nicht viel die Rede sein. Die Geschichte lehrt uns jedoch, daß, sobald einem Volke ein Gesetzgeber erstand, derselbe auch stets die Wichtigkeit eines geregelten Münzwesens erkannte und letzterem seine Aufmerksamkeit widmete. So wurden, wie oben erwähnt, in Athen durch Solon wesentliche Münzverbesserungen eingeführt, und in Rom unter den Decemvirn überhaupt die ersten Münzen geschlagen.

In Deutschland, mit dessen Münzwesen wir uns jetzt hauptsächlich beschäftigen wollen, war es Karl der Große, welcher, nachdem er seine Herrschaft vom Ebro bis zur Elbe ausgedehnt hatte, dem Reiche nicht nur weise Gesetze gab, sondern auch die gesammte Staatsverwaltung und mit ihr das Münzwesen ordnete. Zu diesem Behufe nahm er die Ausübung des Münzrechts bz. die Verleihung desselben an geistliche und weltliche Fürsten als ein Hoheitsrecht für sich in Anspruch. Zugleich führte er einen allgemein gültigen Münzfuß ein, welchem das Pfund von 367,2 Gramm zum Grunde lag. Letzteres war aus dem alten römischen Pfunde, welches bei den Franken Eingang gefunden hatte, hergeleitet, wurde aber allmählich bis auf 16 Loth kölnisch oder 233,8 Gramm herabgesetzt. Es erhielt später von den Zeichen oder Marken, welche man zur Verhütung einer weiteren Verringerung den Gewichtsstücken aufdrückte, den Namen Mark und war als solche bis auf die neueste Zeit das in Deutschland gangbarste Münzgewicht. Aus dem oben gedachten Pfunde von 367,2 Gramm feinen Silbers wurden unter den Karolingern, sowie während der Zeit der sächsischen und fränkischen Kaiser 240 Denare geprägt. Außerdem schlug man halbe Denare, von den Schriftstellern Obole, auch Hälblinge genannt. Eine Rechnungsmünze war der Schilling, eine Summe von 12 Denaren.

Das Gepräge der Kaiserdenare und der gleichartigen Münzen der übrigen deutschen Fürsten des Mittelalters war meist roh und kunstlos. Bei den ältesten dieser Münzen finden wir gewöhnlich auf der einen Seite, wie fast bei allen Münzen der ersten christlichen Könige, ein Kreuz, auf der andern ein Kirchengebäude dargestellt. Später wurden Köpfe und Brustbilder der Münzherren oder Schutzheiligen, sowie andere Bilder auf die Münzen gesetzt. Die Aufschriften, welche gewöhnlich den Namen des Münzherrn oder der Prägestätte andeuten, sind häufig so unklar und so fehlerhaft, daß sie kaum entziffert werden können. Was die Art der Prägung anlangt, so fehlt es ganz an Ueberlieferungen. Wahrscheinlich hat man aus den Zainen (Metallplatten von der Stärke der zu prägenden Münzen) die Schrötlinge (runde Stücke von der Größe der Münzen) theils durch Ausschneiden mit der

Scheere, theils durch Abreißen vermittelst einer Zange hergestellt, wegen der Schwierigkeit beider Operationen aber gegen Ende des 11. Jahrhunderts die Zaine immer dünner gemacht, bis sie endlich zwei Stempel nicht mehr aufnehmen konnten. Man ging daher dazu über, nur einen Stempel zu verwenden und es entstanden hieraus die sogenannten Brakteaten oder Hohlmünzen, d. i. Münzen von dünnem Blech (meist Silber), deren Gepräge auf der Vorderseite erhaben, auf der Rückseite vertieft erscheint. Dieselben sind theilweise eben so roh und ungeschickt hergestellt wie die Denare, theilweise besitzen sie aber einen höheren Kunstwerth, als jene. So sind z. B. die in Magdeburg geprägten Brakteaten, ferner die von Jakza, dem letzten Wendenfürsten in der Mark Brandenburg, und von Albrecht dem Bären oft von überraschend zierlicher Arbeit. Auf einem bis zu uns gekommenen, noch nicht thalergroßen Brakteat des letztgenannten Fürsten, welcher ihn und seine Gemahlin Sophie in ganzer Figur darstellt, ist sogar zu erkennen, daß der Mantel der Fürstin mit Pelzwerk gefüttert ist. Die Zerbrechlichkeit der Brakteaten, welche man, um Stücke vom halben Werth herzustellen, oft absichtlich zerbrach oder zerschnitt und die verschiedene Größe, in welcher sie angefertigt wurden, machten sie zu einer Kurrentmünze wenig geeignet. Man half sich damit, daß man sie bei Zahlungen einander zuwog. Dasselbe geschah zum Theil auch mit den Denaren, welche später, wie fast jede Münze in Deutschland, Pfennige genannt und im Laufe der Zeit immer leichter, gegen Ende des Mittelalters in manchen Staaten sogar zu 12 — 1400 Stück auf die Mark ausgebracht wurden. Wir finden daher in den alten Urkunden größere Geldsummen meist in Pfunden — woher die noch heut gebräuchliche Münzbenennung Pfund, Livre ꝛc. — oder in Mark Silbers, daneben aber auch in Zählpfunden (Talenten) angegeben. Der vorerwähnte Umstand, daß die Münzen bei vorkommenden Zahlungen gewogen wurden, macht es auch erklärlich, daß, wie die Funde beweisen, während des ganzen Mittelalters in Deutschland neben den einheimischen zahlreiche ausländische, namentlich englische, dänische, italienische, französische und andere umliefen. Selbst arabische Dirhem's, eine zur Zeit der Herrschaft des Islams weit verbreitete Handelsmünze, werden nicht selten unter Münzen deutschen Gepräges gefunden. Letztere, namentlich die deutschen Denare, waren, wie schon oben erwähnt, meist von schlechtem Gepräge. Ungleich besser geprägt sind die Denare, welche die Hohenstaufen in Italien schlagen ließen, da die dort zahlreich vorhandenen antiken Vorbilder einen günstigen Einfluß auf die Stempelschneidekunst ausüben mochten. Auch in Frankreich hatte man früher als in Deutschland eine bessere Gattung von Münzen, die Tournosen, so genannt von Tours, wo sie zuerst geprägt wurden. Einen bemerkenswerthen Aufschwung nahm die deutsche Münzkunst erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts. Um diese Zeit ließ nämlich König Wenzel II. von Böhmen (1278 — 1305) geschickte Stempelschneider aus Italien kommen und eine neue Gattung Silbermünzen schlagen, welche sich durch ihre Größe, feineren Gehalt und bessere Prägung vor den damals umlaufenden Münzen auszeichneten. Man nannte diese neuen Münzen, im Gegensatz zu den Blechmünzen, dicke Pfennige, (denarii) grossi und leitete hiervon den Namen Groschen ab. Dieselben wurden bald in andern Ländern, zuerst in Sachsen, nachgeprägt und erlangten allmählich weite Verbreitung. Auch gab man ihnen nach dem Münzherrn, dem Gepräge, Gehalt u. s. w. verschiedene zusätzliche Bezeichnungen, z. B. Marien-, Fürsten-, Engel-, Weißgroschen. Daneben wurden als Theile der Groschen Hohl- und Dickpfennige fortgeprägt, deren 8, 12 bis 16 auf einen Groschen gingen, sowie halbe Pfennige,

Heller und Scherfe genannt. Die ersten (Prager) Groschen waren von 15 löthigem Silber, und es gingen deren 60 auf die feine Mark, so daß ein Groschen ungefähr den Werth von 65 unserer heutigen Pfennige hatte. Im Laufe der Zeit verringerte sich jedoch ihr Gehalt um ein Beträchtliches. So ließ z. B. der Kurfürst Friedrich II. von Brandenburg im Jahre 1463 durch seinen Münzmeister Gyse Brewitz in der Neustadt Brandenburg 92 Groschen aus der Mark 6 löthigen Silbers schlagen. Gleichzeitig mit der Einführung der Groschen bürgerte sich die Rechnung nach Schock Groschen ein, wobei man jedoch in Rücksicht auf die Verschiedenheit des Gehaltes derselben, die Gattung, z. B. Böhmische, Meißnische, Brandenburgische Groschen u. s. w., wohl unterschied.

Die Groschenrechnung wurde später durch den Gulden verdrängt. Derselbe war, wie schon sein Name andeutet, ursprünglich eine Goldmünze und wurde auch Floren genannt. Der letztgedachte Name wird entweder von der Stadt Florenz abgeleitet, woselbst die ersten Goldgulden im Jahre 1252 geprägt wurden, oder a flore (lilii), d. i. von der Lilie, dem Wappen dieser Stadt, mit welchem ihre Rückseite verziert war. Als deutsche Münzen werden die Goldgulden zuerst im Landbuche Kaiser Karl's IV. erwähnt. Eine andere Goldmünze, welche Deutschland ebenfalls vom Auslande, aber erst in der Mitte des 16. Jahrhunderts annahm, waren die Dukaten. Letztere wurden zuerst im Jahre 1140 von König Robert von Sizilien in Silber geprägt. Sie trugen das Bild Christi und erhielten ihren Namen von der Umschrift: Sit Tibi, Christe, Datus, Quem Tu Regis Iste Ducatus (dieses Herzogthum, welches Du beherrschest, sei Dir, Christus, geweiht). Die ersten goldenen Dukaten ließ Johannes Dandalo, Doge von Venedig, im Jahre 1284 prägen. Die Kurfürsten des deutschen Reiches erhielten im Jahre 1356 durch die goldene Bulle das Recht, goldene Münzen zu schlagen und bedienten sich desselben vom Jahre 1386 an. Die von ihnen geprägten Goldgulden, welche einen Werth von 15 bis 17 Groschen hatten, verschlechterten sich jedoch allmählich, während die Dukaten bis auf die neueste Zeit ihren ursprünglichen Werth behielten. Erstere wurden zum Unterschiede rheinische Gulden oder rheinische Florene genannt, während letztere blos Dukaten oder Florene hießen.

Die ersten Thaler wurden in Deutschland nicht, wie man vielfach annimmt, von den Grafen Schlick zu Joachimsthal in Böhmen, sondern in Tyrol von dem Erzherzoge Sigismund gegen Ende des 15. Jahrhunderts geprägt. Die älteste Jahreszahl, welche auf diesen Thalern vorkommt, ist 1484, doch ist aus diesem Umstande keineswegs mit Sicherheit zu schließen, daß man gerade in dem gedachten Jahre mit der Thalerprägung begonnen hat, da im 15. Jahrhundert überhaupt erst der Gebrauch aufkam, die Münzen mit Jahreszahlen zu versehen. Eine allgemeinere Verbreitung erhielten die Thaler zu Anfang des 16. Jahrhunderts, als die Grafen von Schlick anfingen, die reichen Joachimsthaler Silbergruben auszubeuten und aus dem gewonnenen Silber größere Stücke, als bisher gangbar waren, zu prägen. Dieselben waren etwa 2 Loth schwer und von gutem Silber. Man nannte sie nach dem vorerwähnten Bergwerke Joachimsthaler, woraus später, als sie in andern deutschen Ländern in größerem Umfange nachgeprägt wurden, der Name »Thaler« entstand. In Brandenburg wurden die ersten Thaler im Jahre 1521 unter Kurfürst Joachim I. geprägt.

Das Münzrecht stand in Deutschland, wie wir oben gesehen haben, ursprünglich den Kaisern zu, welche es auch an geistliche und weltliche Herren verliehen. Die

mächtigeren derselben nahmen jedoch dasselbe als ein ihnen kraft ihrer fürstlichen Amtsgewalt zustehendes Hoheitsrecht für sich selbst in Anspruch und übten es ohne kaiserliche Genehmigung aus. Erst in der goldenen Bulle wurde es als ein gesetzliches Vorrecht der Kurfürsten anerkannt. Daneben erlangten jedoch im Laufe der Zeit fast alle reichsunmittelbaren Fürsten, Herren und Städte das Münzrecht, da man dahin neigte, dasselbe allgemein als einen Bestandtheil der Landeshoheit anzusehen. Die Fürsten verliehen oder verkauften das Münzrecht wieder, zum Theil unter gewissen Beschränkungen, an ihre Städte, so daß schließlich eine Unzahl von Münzstätten entstand, in welchen nach den verschiedensten Füßen geprägt wurde. Auch betrachtete man das Münzrecht vielfach als eine Einnahmequelle und verpachtete die Ausübung desselben häufig zu hohen Preisen an einzelne Unternehmer, welche ebenfalls den größtmöglichen Gewinn daraus zu ziehen suchten. So verpfändete beispielsweise Markgraf Ludwig I. von Brandenburg, welcher sich bekanntermaßen häufig in Geldverlegenheit befand, im Jahre 1336 die Münze in Brandenburg, während eine Gesellschaft von Pächtern dieselbe noch verwaltete und eine zweite Gesellschaft sie bereits auf weitere 8 Jahre gepachtet hatte, vom Ablauf dieser Frist ab auf neue 12 Jahre an zwei Stendaler Bürger. Ferner überließ Markgraf Otto VII. (der Faule) nach einer Urkunde vom Jahre 1369 (in welcher neben den Bischöfen von Lebus und Brandenburg und vielen anderen edlen Mannen und vesten Leuten auch ein »Hovemeister Clawes von Bismark« als Zeuge aufgeführt wird) das Recht, Pfennige zu prägen, den Städten Berlin, Köln, Spandau und anderen, wofür dieselben die Auslösung der dem Fürsten von Anhalt verpfändeten Städte Brandenburg, Görzke, Prenzlau und Templin mit 5000 Mark brandenburgischen Silbers übernahmen und weitere 1500 Mark baar zahlten. Daß bei dem schließlich allgemein angenommenen Grundsatze, aus dem Münzrecht einen möglichst hohen Nutzen zu ziehen, die Münzen selbst zum Schaden des gemeinen Mannes immer schlechter wurden, liegt auf der Hand. Außerdem prägte man eine das Bedürfniß weit übersteigende Menge der verschiedenartigsten, geringhaltigen Scheidemünzen und ging auch gegen Ende des Mittelalters dazu über, solche in reinem Kupfer zu schlagen. Die Pfennige galten zwar noch längere Zeit als Silbermünzen, enthielten aber in Wirklichkeit mehr Kupfer als Silber. Daneben kam eine neue Scheidemünze auf, der Kreuzer, so genannt von dem Kreuze, welches ihm ursprünglich aufgeprägt war. Derselbe wurde in den Ländern der Guldenwährung gebräuchlich und galt 4 Pfennige oder 8 Heller.

Im Jahre 1524 machte Kaiser Karl V. durch die Eßlinger Münzordnung einen Versuch zur Abstellung der bestehenden Münzwirren, doch gelangte derselbe wegen des Einspruchs der bedeutenderen Reichsstände nicht zum Ziele. Ebenso kam der auf dem Reichstage zu Augsburg im Jahre 1566 gefaßte Beschluß, aus der Mark $14\frac{2}{3}$ löthigen Silbers 8 Stück Thaler zu prägen, nicht zur allgemeinen Geltung. Ihren Höhepunkt erreichten die Münzwirren während des dreißigjährigen Krieges. Zu dieser Zeit maßte sich nicht nur fast jede Stadt das Münzrecht an, sondern die Münzherren schmolzen auch das gute Geld ein und schlugen aus demselben äußerst geringhaltige Münzen mit dem alten Gepräge. Gleichzeitig benutzten Wechsler diesen Unfug und errichteten eigenmächtig Münzstätten, von welchen aus sie das Land ebenfalls mit geringhaltigen Münzen überschwemmten. Man nennt diese Periode der größten Münzverschlechterung die Kipper- und Wipperzeit (von dem obersächsischen Worte kippen, d. i. abschneiden und wippen, d. i. wägen, da man an-

fänglich das Geld einfach beschnitt und erst später zu dem verringerten Werthe ausprägte). Die Verschlechterung der Münze ging schließlich so weit, daß häufig erst in 15 und mehr Thalern so viel Silber enthalten war, als sich in einem einzigen befinden sollte. Nach Schluß des westfälischen Friedens bemühten sich die Kaiser wieder, mehr Ordnung in das Münzwesen zu bringen, jedoch mit geringem Erfolge. Die einzelnen Staaten suchten sich daher durch Verträge unter einander gegen die eigenmächtige Herabsetzung des Münzfußes zu sichern. So schlossen die Kurfürsten von Brandenburg und Sachsen im Jahre 1665 zu Zinna einen Münzvertrag, welchem später Braunschweig beitrat, und in dem sie sich verpflichteten, $10\frac{2}{3}$ Thaler oder 16 Gulden aus der feinen Mark zu schlagen. Im Jahre 1690 einigten sich jedoch die genannten Staaten zu Leipzig über einen neuen Münzfuß, nach welchem die Mark zu 12 Thalern oder 18 Gulden ausgebracht wurde. Dieser Fuß wurde zwar später auch von andern deutschen Staaten angenommen und zum Reichsmünzfuße erhoben, gelangte aber doch nicht zur allgemeinen Geltung.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts verbesserte sich auch wieder das Gepräge der Münzen, welches in der verflossenen Periode der allgemeinen Verschlechterung derselben ebenfalls sehr vernachlässigt worden war. So widmete namentlich der kunstsinnige Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg, der nachmalige erste König von Preußen, der Münzkunst seine Aufmerksamkeit. Die unter ihm geschlagenen Thaler und Gulden zeichnen sich sogar durch Schönheit des Stempelschnitts vor den gleichartigen Münzen seines Nachfolgers, des sparsamen Königs Friedrich Wilhelm I., vortheilhaft aus. Friedrich II. (der Große) machte einen holländischen Kaufmann Philipp Graumann zum General-Münzdirektor, nach welchem der unter ihm eingeführte 14 Thaler- oder 21 Guldenfuß auch der Graumannsche Fuß genannt wurde. Während der Drangsale des siebenjährigen Krieges war jedoch Friedrich der Große gezwungen, sehr geringhaltige Münzen schlagen zu lassen. Er übertrug die Prägung derselben dem Juden Itzig Ephraim, welcher namentlich mit den nach der Eroberung Sachsens dort vorgefundenen Stempeln große Mengen äußerst geringhaltiger Münzen schlagen ließ. Dieselben erhielten den Spottnamen »Ephraimiten« und die allezeit witzbereiten Berliner sagten von ihnen:

Von außen schön, von innen schlimm!
Außen Fritz, und innen — Ephraim.

Nach dem Hubertusburger Frieden wurde jedoch die schlechte Münze eingezogen und der Graumannsche Fuß in Preußen wieder hergestellt. Daneben bestanden in Deutschland bz. folgten auf einander noch verschiedene Münzfüße, so der alte leipziger Fuß, der Konventions- oder 20 Guldenfuß, der 24 Guldenfuß, der dänische (lübische) Fuß und der $24\frac{1}{2}$ Guldenfuß, welchen letzteren Bayern, Württemberg, Baden, das Großherzogthum Hessen, Nassau und Frankfurt a. Main im Jahre 1837 annahmen. Im Jahre 1838 schlossen sämmtliche Staaten des Zollvereins einen weiteren Münzvertrag, nach welchem in Norddeutschland der 14 Thaler-, in Süddeutschland der $24\frac{1}{2}$ Guldenfuß auf bestimmten Grundlagen und außerdem als Vereinsmünze das Zweithaler- oder $3\frac{1}{2}$ Guldenstück eingeführt wurde. Diesem Vertrage folgte die Münzkonvention vom 24. Januar 1857 zwischen den Staaten des Zollvereins einer- und Oesterreich und Liechtenstein andererseits. Durch dieselbe wurde statt der bisher üblichen Mark ein neues Münzgewicht, das Zollpfund von 500 Gramm, geschaffen, und für Norddeutschland der 30 Thaler-, für Oesterreich der 45 Gulden- und für Süddeutschland der $52\frac{1}{2}$ Guldenfuß eingeführt. Außerdem wurde neben dem Zwei-

thalerstück auch das Einthalerstück im Werthe von $1\frac{1}{2}$ Gulden österreichischer oder $1\frac{3}{4}$ Gulden süddeutscher Währung zur allgemeinen Vereinsmünze gemacht. Durch die letztgedachten Verträge war zwar ein großer Schritt zur Verbesserung des deutschen Münzwesens geschehen, doch war das Ergebniß immer noch ein sehr unvollkommenes. Denn abgesehen davon, daß die außerhalb des Zollvereins stehenden Gebiete ihre bisherigen Münzfüße noch beibehielten, wurde nicht einmal unter den vertragschließenden Staaten eine eigentliche Münzeinigung herbeigeführt. Die meisten Leser des Archivs für Post und Telegraphie werden die verschiedenen deutschen Münzwährungen, in welchen sie bis vor Kurzem zu rechnen hatten, und die damit verknüpften Unbequemlichkeiten gewiß noch in der Erinnerung haben. Erst nach den glorreichen Kämpfen der Jahre 1870 und 1871 war es dem neu erstandenen deutschen Reiche vorbehalten, neben vielen anderen gemeinsamen Einrichtungen uns auch die Segnungen eines einheitlichen Münzwesens zu gewähren. Dasselbe hat neben manchen Vorzügen den Vortheil, daß es sich auch an die Münzsysteme mehrerer anderer europäischer Staaten anlehnt. Bei den immer enger werdenden Beziehungen aller Völker dürfte daher der Gedanke nicht ganz fern liegen, daß man künftig vielleicht zu einem allgemeinen internationalen Münzsysteme gelangen wird. Sollte Letzteres aber nicht erreicht werden können, so würde es für den Handel und Verkehr schon von unendlichem Vortheil sein, wenn wenigstens, gleichwie bereits ein Weltporto eingeführt ist, so auch eine Weltmünze, d. i. ein internationales Geldstück, welches in allen civilisirten Ländern gleiche Geltung hätte, dereinst vereinbart würde.

---

111. Weihnachtserinnerungen aus dem Feldpostleben.

(Von Herrn Benzmann, Ober-Postdirections-Sekretär, f. Z. Feld-Ober-Postsekretär der Korps-Artillerie 2. Armee-Korps.)

1. Weihnachten 1870.

Das liebe Weihnachtsfest rückte heran! Allem Anscheine nach konnten wir noch auf ein längeres Kantoniren in Santeny bei Paris gefaßt sein. Je mehr und je besser wir uns daselbst im Laufe der letztvergangenen Wochen wohnlich eingerichtet hatten, desto lebhafter und sehnlicher erwachte in uns der Wunsch, das Weihnachtsfest in vaterländischer Weise, so gut es die Umstände gestatten würden, zu feiern, eingedenk unserer Lieben in der fernen Heimath.

Schreiber gegenwärtiger Skizze beschäftigte sich daher damit, rechtzeitig die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen.

In Brie-Comte-Robert wurden, außer Baumputzsachen, einige Notizbücher, Portemonnaies und dergl. angekauft, so daß jeder der Schaffner, Postillone und Trainsoldaten unserer Feldpost eine kleine Spende erhalten konnte. In die Notizbücher wurde eine passende Widmung gesetzt mit den Unterschriften der Beamten und einem Abdruck unseres Dienstsiegels. Von der Intendantur wurde freundlichst ein Schinken und etwa ein Dutzend Flaschen Rothwein verabreicht, und an Kommißbrod und Kaffeebohnen mangelte es uns nicht. Aus einem nahen Wäldchen wurde

ein niedlicher Tannenbaum geholt, Lichte dazu waren ja genug vorhanden. (Wegen der Tanne gab es leider noch eine kleine Differenz mit einem Intendanturbeamten, welcher behaupten wollte, jene schon vor uns zu demselben Zwecke ausersehen zu haben. Da wir aber an dem schutzlosen Baume gleichmäßig große Richtrechte besaßen, so einigten wir uns bald in aller Güte dahin, daß der hübsche Baum bei der Feldpost verblieb.)

So war am 24. Dezember zu dem Feste Alles in Bereitschaft.

Nachdem wir an diesem Tage Nachmittags von 4½—5½ Uhr dem Feldgottesdienste in der dekorirten und erleuchteten Dorfkirche beigewohnt hatten, wo Feldprediger G. uns in seiner so herzgewinnenden Weise die hohe Bedeutung des Festes in Erinnerung brachte, ließ ich unser Personal in dem sonst als Büreau dienenden, heute zum Weihnachtsfreudensalon umgewandelten Zimmer zusammentreten.

Der Festtisch war gedeckt, die Lichter des Baumes brannten.

Nach einer kurzen Ansprache, worauf Toaste auf unsern heldenmüthigen und siegreichen König, sowie auf unsere Angehörigen in der Heimath folgten, wurde Platz genommen. Jeder nahm dankend die ihm bereitgestellte Kleinigkeit an; demnächst erquickte jedermänniglich sich an dem guten Wein und dem lange entbehrten herrlichen Schinken.

Während die Schaffner, Postillone ꝛc. noch bis spät in die Nacht hinein gemüthlich zechten und jubelten, Reden hielten, aber auch den Wunsch, nach Hause zurückkehren zu können, laut betonten, begab ich mich, einer Einladung zufolge, in das Quartier unseres verehrten Militärchefs, des Herrn Obersten Petzel, zum Souper. An demselben nahmen, außer dem Chef und seinem Adjutanten, Theil unser Feldprediger, der Auditeur, der Ober-Stabsarzt, der Intendant, der Proviantmeister und ich. Da, wie im ganzen Dorfe, so auch unser Stabsquartier ohne Wirth oder Verwalter war, so hatte der eine Bursche unseres Chefs die Küche besorgen müssen. Der Bursche hatte in der edlen Kochkunst schon eine bedeutende Routine erworben: die verabreichte Bouillon und der Kalbsbraten (eine große Seltenheit im Kriege) ließen nichts zu wünschen übrig. Die nach hoher, spezieller Anweisung zubereitete Bowle war außer allem Tadel. Ich will hier nicht übergehen, daß, nach damaliger Kantonnementssitte, jeder Gast Messer, Gabel und Löffel selbst mitbringen mußte.

Meine Feldpostkollegen hatten sich mit den Intendantur- ꝛc. Beamten ebenfalls zu einem kleinen Zwecktrinken vereinigt.

Einige Tage später wurde der Weihnachtsbaum, welcher bis dahin in unserem Büreau noch paradirt hatte, geplündert. Jeder nahm von dem Papierschmuck des Baumes ein Theilchen zur Erinnerung an sich, die Krone und die Standarte mit dem Namenszuge unseres hochgefeierten Kriegsherrn gingen wieder in meine Hände.

So feierten wir 1870, unter den Drangsalen des Krieges, fern der Heimath und doch im Geiste bei unseren Lieben, das glückspendende und friedenstiftende Weihnachtsfest.

2. Liebesgaben.

Alle Welt weiß es, wie 1870, bald nach dem Ausbruch des Krieges, Arm und Reich wetteiferten, um den im Felde befindlichen Truppen allerlei sogenannte Liebesgaben zuzuführen. Wie zu diesem Zwecke in dem ganzen weiten Vaterlande

faſt allerorts ſich Vereine gebildet hatten, ſo war auch in Berlin aus Verkehrsbeamten und Vertretern des Handels und der Induſtrie, ein Comité zuſammengetreten, welches ſich die Ueberſendung von Liebesgaben an mobile Feldpoſtbeamte zur Aufgabe geſtellt hatte und in den dafür theilnehmenden Kreiſen eine Sammlung zur Beſchaffung der erforderlichen Mittel veranſtaltete. Am 15. November 1870 verfügte das Comité ſchon über etwa 4000 Thlr.

Da es ſich bei dieſem, aus dem Kreiſe des Publikums hervorgegangenen Unternehmen zugleich darum handelte, den Feldpoſtbeamten und Unterbeamten ꝛc. in ihrem mühevollen, täglich Hunderttauſenden nützenden und dem ganzen Publikum ſo naheſtehenden Beruf, einen Ausdruck der Theilnahme und des freundlichen Gedenkens aus der Heimath zu bethätigen, ſo ließ ſich wohl annehmen, daß die zu übermittelnden Gaben den Empfängern doppelt willkommen ſein würden. Aus derſelben Erwägung hatte das General-Poſtamt dem Unternehmen von Anfang an ſeine volle Theilnahme und Unterſtützung zugewendet und ſich außerdem gern bereit erklärt, bei der Vertheilung und Abſendung der Liebesgaben ſeine Mitwirkeng eintreten zu laſſen.

Mittelſt verbindlichen Anſchreibens des Comités, in welchem der Wunſch ausgeſprochen war, daß die Spende als ein kleines Zeichen der Erkenntlichkeit für große, außerordentliche und in ihrem Erfolge ſo überaus ſegensreiche Mühwaltungen bei allen Betheiligten eine freundliche Aufnahme finden möchte, gingen unſerer Feldpoſt in der erſten Hälfte des Dezember zu:

für jeden Beamten: 100 Stück Cigarren beſſerer Sorte, 3 Flaſchen Kognak;
für jeden Unterbeamten und Poſtillon: 2 Paar Socken, 1 Jacke, 1 Paar Unterbeinkleider, 100 Stück Cigarren und 3 Flaſchen Gilka.

An ſämmtliche mobile Feldpoſtanſtalten kamen überhaupt zur Verſendung (für 292 Beamte und 495 Unterbeamte ꝛc.):

292 Hundert Stück Cigarren für Beamte, 876 Flaſchen Kognak, und für Unterbeamte 990 Paar Socken, 495 Jacken, 495 Paar Unterbeinkleider, 495 Hundert Stück Cigarren und 1485 Flaſchen Gilka.

Durch reichlich zugefloſſene weitere Spenden und namentlich durch die in freundlichſter Weiſe gewährte thatkräftige Mitwirkung ſeitens der aus den Kreiſen der Kaufmannſchaft in Hamburg und Bremen gebildeten Zweig-Comités ſah ſich das Berliner Comité in den Stand geſetzt, einen zweiten Transport mit Liebesgaben für die mobile Feldpoſt alsbald abzuſenden.

Auch dieſer Sendung war der Wunſch beigefügt, daß die Gaben aus der Heimath eine freundliche Aufnahme finden und wenn möglich dazu beitragen möchten, die Mühen und Entbehrungen, mit welchen die Feldpoſtbeamten bei Erfüllung ihrer ſo ſchweren und wichtigen Berufspflichten fortdauernd zu kämpfen hätten, um ein Weniges zu mindern.

In der zweiten Hälfte des Februar 1871 erhielten wir hierauf:

für jeden Beamten: 4 Flaſchen Portwein, 1 Flaſche Kognak, 100 Stück Cigarren, 1 wollenes Hemde und 1 Paar wollene Unterbeinkleider;
für jeden Unterbeamten und Poſtillon: 1 Flaſche Kognak, 2 Flaſchen Branntwein, 100 Stück Cigarren, 4 Packete Rauchtabak und 5 Pfund Dauerwurſt.

Im Ganzen kamen zur Vertheilung:

979 Flaschen Portwein, 977 Flaschen Kognak, 992 Flaschen Branntwein, 292 Hundert Stück Cigarren für Beamte, 496 Hundert Stück Cigarren für Unterbeamte, 1984 Packete Tabak, 2480 Pfund Dauerwurst, 292 wollene Hemden und 292 Paar wollene Unterbeinkleider.

Die vorgedachten reichlichen, in so liebenswürdiger Weise gewährten Zuwendungen wurden von uns als recht willkommen herzlich dankend entgegen genommen, und es bedarf wohl kaum der Anführung, daß wir zu wiederholten Malen den verehrlichen Comités, unserm hohen Civilchef und der siegreichen deutschen Armee aus voller, tapferer Nichtkombattantenbrust donnernde Hochs ausbrachten.

Jedenfalls war die gezollte Anerkennung unserer Leistungen uns die schönste Genugthuung für die so zahlreichen Beschwerlichkeiten unseres Dienstes und — ich will es nicht verschweigen — so herrlicher und wirklich wohlthuender Portwein ist uns auch sonst nicht über die Lippen gekommen!

Aber auch noch andere Herzen schlugen für uns: So spendete eine Frau Gräfin Sch. in P. eine Anzahl Pulswärmer und eine ungenannte Dame eine Anzahl Filzsohlen.

Heute, nach Verlauf von beinahe 6 Jahren, sollen vorstehende Zeilen nur bezwecken, unsern damals tief empfundenen Dank gegen all' die edlen Geber nochmals zum Ausdruck zu bringen.

II. Kleine Mittheilungen.

Das luxemburgische Postwesen. Dem »Memorial des Großherzogthums Luxemburg« entnehmen wir folgende Angaben über die luxemburgische Poststatistik für das Jahr 1875.

Anzahl der beförderten Briefsendungen:

A. im Inlandsverkehr im Ganzen 2,780,778,

B. im Verkehre mit dem Auslande:

	abgesandt	eingegangen
Deutschland	594,125	668,952
Belgien	268,151	354,153
Frankreich	177,330	230,094
Niederland	19,828	15,486
Schweiz	70	27
Im Ganzen	1,059,504	1,268,712

Umfang des Postanweisungs-Verkehrs:

A. im Inlande ..... { Stückzahl 22,587, Betrag . 2,313,183 Fr.,

B. mit dem Auslande:

	Stückzahl: abgesandt aus Luxemburg	eingegangen in Luxemburg
Deutschland	24,135	8,557
Belgien	4,922	2,951
Frankreich	2,053	2,472
Niederland	30	16
Schweiz	70	27
Im Ganzen	31,210	14,023

	Betrag: abgesandt aus Luxemburg Fr.	eingegangen in Luxemburg Fr.
Deutschland	3,393,264	852,186
Belgien	508,580	192,008
Frankreich	104,445	80,706
Niederland	5,430	528
Schweiz	5,483	1,408
Im Ganzen	4,017,202	1,126,836

Fahrpost.

A. Im innern Verkehr des Großherzogthums:

3,114 gewöhnliche Packete, 252 Packete mit Werthangabe (598,950 Fr.),	Dienstsendungen;
14,789 gewöhnliche Packete, 649 Packete mit Werthangabe (2,063,754 Fr.), Vorschüsse 22,468 Fr.	portopflichtige Sendungen.

Zur Bestellung sind gelangt 18,804 Packete.

B. Im Verkehr mit dem Auslande:

19,817 gewöhnliche Packete, 2,108 Packete mit Werthangabe (1,847,916 Fr.),	nach Deutschland abgesandt;
34,569 gewöhnliche Packete, 2,448 Packete mit Werthangabe (4,468,356 Fr.)	aus Deutschland eingegangen.

Der Verkehr mit sonstigen fremden Ländern ist nicht von Belang.

Die Gesammteinnahme der Postverwaltung beläuft sich auf 300,425 Fr.,
die Ausgabe auf .... 338,089 »
mithin die Mindereinnahme auf ..... 37,664 Fr.

Eisenbahn mit nur einer Schiene. Der Engländer Haddan, Oberingenieur der ottomanischen Regierung, hat mit dem Bau einer 157,68 Kilometer langen Eisenbahn von Alexandrette nach Aleppo in Syrien (1875) begonnen, die er »Dampfkaravane« nennt. Die Bahn besteht nach dem Vorgange des bayerischen Ober-Bergraths von Baader und des englischen Ingenieurs Palmer aus einem einzigen Schienenstrange, welcher etwas über der Erdoberfläche auf einer niedrigen und dünnen Mauer von 650 Millimeter Höhe und 255 Millimeter Breite befestigt ist. Die Lokomotiven dieser Bahn sind sogenannte Zwillinge, die auf der Eisenbahnschiene gleichsam reiten oder wie ein paar Körbe auf beiden Seiten eines lebendigen Packesels herabhängen. Diese Lokomotiven sind an ihrem unteren Theile mit horizontalen Klemmrädern nach Fell versehen, deren äußere Ringflächen gut belebert sind und mehr oder weniger stark gegen die Mauer drücken, welcher Druck dem Steigungsgrade angepaßt werden soll. Der letzte Wagen des Zuges hat eben solche Räder. Die Wagen sind in zwei Hälften getheilt, welche zu beiden Seiten der Mauer herabhängen, jede Hälfte hat nur für zwei Reisende Platz, der ganze Zug für 96 Personen. Die Kosten des Baues sollen nur 300 bis 1000 Pfund Sterling per Kilometer betragen.

(Org. f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1877. Nr. 4.

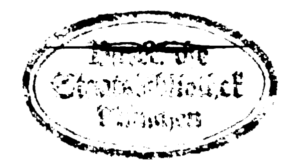
Die Gesetzgebung der letzten sechs Jahre im Reich und in Preußen. Von W. Wehrenpfennig. — Entwurf eines Patentgesetzes. — Organisation des Reichskanzler-Amts. — Miscellen. — Staatswissenschaftliche Literatur.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Redigirt von Friedr. v. Hellwald. 1876. Nr. 50.

Kritische Bemerkungen über Raum, Zeit und geschichtlichen Verlauf. Von O. Caspari. — Angolafahrt. Von Dr. Hermann v. Barth. — Von S. Thomé nach S. Paulo de Loanda. — Der Kampf um das ptolemäische und das kopernikanische Weltsystem. — Russische epische Dichtungen. — Die englische Nordpolexpedition und ihre Ergebnisse. — Studien zur deutschen Mythologie. Von C. Mehlis. — Am Gibichenstein. — Die geologische Stellung des carrarischen Marmors. — Gletscher in den Anden.

3) **Russische Revue.** Monatsschrift für die Kunde Rußlands. Herausgegeben von Carl Röttger. 1876. 11. Heft.

Die Hausindustrie in Rußland. Von C. Grunewaldt. — Der dritte internationale Orientalistenkongreß in St. Petersburg. — Baku als Centralpunkt des Ueberlandweges nach Indien. Von W. Fabritius. — Kleine Mittheilungen. — Literaturbericht. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.



Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphen-Verwaltung.

Berlin, Verlag und Druck der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker).

